

MARIA FLORA GONÇALVES

AS ENGRENAGENS DA LOCOMOTIVA

ensaio sobre a formação urbana paulista

Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, sob a orientação do Prof. Dr. Vilmar E. Faria.

Este exemplar corresponde à redação final da tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em 18/12/1998.

Prof. Dr. Vilmar Evangelista Faria, orientador – IFCH/UNICAMP

Profa. Dra. Maria Coleta F. A. Oliveira – IFCH/UNICAMP

Profa. Dra. Neide Lopes Patarra – IFCH/UNICAMP

Prof. Dr. Carlos Américo Pacheco – IE/UNICAMP

Prof. Dr. João Manuel Cardoso de Mello – IE/UNICAMP

Prof. Dr. Barjas Negri – IE/UNICAMP

Profa. Dra. Teresa Sales – IFCH/UNICAMP

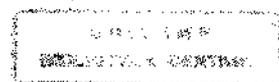
Jaris
Maria Coleta F.A. de Oliveira
Neide Lopes Patarra
Carlos Américo Pacheco
João Manuel Cardoso de Mello
Barjas Negri
Teresa Sales

9908707

novembro/1998

G586e

37286/BC



UNIDADE	78C
N.º CHAMADA:	UNICAMP
	9586
V.	Es
TOMBO BC	37286
PROD.	229/99
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
PREÇO	R\$ 11,00
DATA	09/04/99
N.º CPD	

CM-00122059-2

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP

G 586 e **Gonçalves, Maria Flora**
As engrenagens da locomotiva : ensaio sobre a formação urbana paulista / Maria Flora Gonçalves . - - Campinas, SP : [s.n.], 1998.

Orientador: Vilmar Faria.
Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Urbanização - São Paulo (Estado) . 2. Café - Indústria- São Paulo (Estado). 3. Capitalismo - Brasil. 4. São Paulo (Estado) - História. I. Faria, Vilmar Evangelista. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

*à minha mãe Vera e a meu pai Mário,
exemplos de vida
exemplos de inteireza*

Agradecimentos

A quantidade de débitos intelectuais e afetivos que acumulei ao longo de tantos anos de trabalho é enorme. Limitar-me-ei aqui, objetivamente, às contribuições mais significativas para o percurso intelectual que conduziu a esta tese. Asseguro às pessoas que me são próximas que sou imensamente grata pelo afeto que me dedicaram enquanto este texto permaneceu uma promessa, confiando que algum dia eu enfrentaria esse desafio. Sou grata também a muitas pessoas com quem convivi em circunstâncias profissionais diversas, a quem devo aprendizados que fazem parte do que sou hoje.

Vilmar Faria e Wilson Cano, de modos diferentes, tiveram grande influência na formação do meu pensamento e de minha prática de pesquisa. Renovo-lhes meu reconhecimento pelo que pude aprender de seu conhecimento e de sua experiência, oferecidos generosamente no convívio cotidiano do trabalho.

Vilmar Faria foi quem me formou pesquisadora. Ensinou-me o exercício da reflexão metodológica, fundamental para trilhar um campo multidisciplinar. O que houver de mais consistente na construção desta tese certamente será devido ao mestre. Reafirmo mais uma vez minha gratidão e o imenso respeito e querer bem que lhe dedico.

Wilson Cano me honrou com sua confiança ao acolher-me no grupo de pesquisa que formou no Instituto de Economia da UNICAMP para estudar o desenvolvimento urbano-regional brasileiro – hoje o Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional. Agradeço-lhe a paciência com minhas dificuldades, a confiança no meu trabalho e o estímulo ao desenvolvimento autônomo na pesquisa; agradeço sobretudo os desafios que me propôs, em cuja resposta acabei de forjar minha identidade intelectual, de que esta tese é uma expressão.

Encontrei nesse Instituto, e particularmente no NESUR, um ambiente de trabalho competente e cordial que me fez crescer e amadurecer e onde, também, tive a felicidade de travar sólidas amizades. No meu pensamento de hoje há forte influência do que aprendi trabalhando com Barjas Negri, Carlos Américo Pacheco, Gustavo Zimmermann e Ulysses Cidade Semeghini – parceiros desde a primeira pesquisa, quando começamos a elaborar um certo

modo de pensar o desenvolvimento urbano-regional e alicerçamos o projeto de construir um núcleo de pesquisa nesse campo. Sou grata por sua acolhida amiga, que soube aceitar as inúmeras diferenças, e pelo diálogo que sempre tiveram com esta parceira não economista. Rovená Carvalho Negreiros e Áurea Maria Queiroz Davanzo vieram ampliar a diversidade intelectual da equipe original e agradeço-lhes igualmente pelo que têm me ensinado.

Muitos foram os pesquisadores que trabalharam conosco no NESUR: Neide Lopes Patarra, Rosana Baeninger, José Marcos Pinto da Cunha, Aurílio Sérgio Costa Caiado, Maria de Fátima Infante Araújo, Vagner de Carvalho Bessa, Luiz Lopes Diniz Filho, Heládio José de Campos Leme, Luiz Antonio Teixeira Vasconcelos e muitos outros. Com cada um aprendi alguma coisa. Quero agradecer também a Elisabete Dória Bilac, que sempre esteve por perto, a atenção em acompanhar e discutir os meus trabalhos.

No período em que redigi a tese, pude contar sempre com a retaguarda de Cláudia Di Donato Salvador na Secretaria do NESUR, inclusive na digitação de tabelas e versões parciais preliminares, com a participação de Dora Franques Martins Peñaranda quando necessário. Na preparação do texto final, Elionete de Castro Garzoni teve a gentileza de encarregar-se da composição e reprodução dos mapas, contribuindo seguramente para uma melhor apresentação desse material. Agradeço a todas por me ajudarem e pela cordialidade com que o fizeram.

Finalmente, quero dedicar um especial agradecimento a João Manuel Cardoso de Mello, que generosamente me ofereceu uma interlocução competente e calorosa, fundamental para que a tese tomasse ritmo e encontrasse seu rumo; sem seu estímulo teria sido muitíssimo mais difícil enfrentá-la. Agradeço também a Teresa Sales, que com infinita paciência acompanhou meu percurso na travessia das muitas dificuldades que tive até concluir esta tese. Sou profundamente grata a ambos.

E devo ao amor e à doçura de Pedro Pereira a serenidade e a força que mantive ao enfrentar esta peleja.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO

<i>Hipótese e questões que nucleiam este trabalho</i>	1
<i>Quadro geral de referência</i>	11
. Delimitação do estudo e referência teórica.....	11
. Processo de urbanização sob a acumulação capitalista.....	21
. Urbanização brasileira, processo multifacetado	23
<i>Periodização histórica</i>	27
. Periodização de referência: origem e desenvolvimento do processo de acumulação capitalista.....	27
. Periodização-guia: formação da rede urbana paulista	40
<i>Desenho da rede de cidades – reiteração dos caminhos da Capital para o exterior</i>	52
<i>Estrutura da exposição</i>	59
Capítulo 1 - ABERTURA DOS CAMINHOS	
<i>Ocupação e povoamento do território até o século XVIII: economia de subsistência e iniciativas mercantis</i>	62
<i>Renascimento agrícola e expansão do povoamento: passagem do século XVIII para o XIX</i>	78
<i>A cidade de São Paulo até o início do século XIX</i>	86
<i>Primeira expansão cafeeira e frentes avançadas de povoamento</i>	103
<i>Evolução da cidade de São Paulo no século XIX</i>	110
<i>Condições prévias à estruturação do complexo cafeeiro</i>	115
Capítulo 2 - O MEIO URBANO GANHANDO CORPO E EXTENSÃO NO ESPAÇO	
<i>Constituição do complexo cafeeiro</i>	117
<i>Articulação e ampliação da rede urbana na metade Leste do território paulista</i>	127
<i>Ocupação e urbanização da metade Oeste do estado de São Paulo</i>	138
<i>O caráter urbano do complexo cafeeiro</i>	150
. Força de trabalho e população.....	150
. Ambiente construído pelo capital para o capital.....	164
Capítulo 3 - NA URDIDURA DA URBANIZAÇÃO A TRAMA DA TRANSFORMAÇÃO	
<i>O desenvolvimento urbano na mutação do complexo cafeeiro</i>	180
<i>Uma nova agricultura alavancando a indústria e a urbanização</i>	194
<i>Mudanças na estruturação do ambiente construído</i>	206
<i>Dois casos exemplares</i>	213
. Rio Claro – locus de estruturação do complexo cafeeiro.....	219
. Marília – fruto da mutação do complexo cafeeiro.....	233
CONCLUSÃO	
<i>Da dispersão do agro à concentração da indústria</i>	255
<i>Origem do caráter de metrópole na cidade de São Paulo</i>	277
<i>A equação do desenvolvimento urbano paulista – cidade, metrópole e estado de São Paulo</i>	293
<i>Considerações finais sobre a formação social do meio urbano paulista</i>	313
BIBLIOGRAFIA	326

INDICE DE TABELAS E QUADROS

Quadro I.1 - Estado de São Paulo, periodização da formação da rede urbana, 1532-1991.....	49
Tabela 1.1 - Capitania de São Paulo, população, 1766	75
Tabela 1.2 - Cidade de São Paulo, repartição da população por bairros, 1765-1836 ...	92
Tabela 1.3 - Cidade e capitania de São Paulo, população absoluta, 1765 - 1900.....	96
Tabela 1.4 - Município de São Paulo, repartição da população livre por atividades produtivas, 1776 - 1798 - 1836.....	100
Tabela 1.5 - Cidade e província de São Paulo, índices de crescimento populacional, 1836-1900.....	112
Tabela 2.1 - Estado de São Paulo, evolução do número de municípios, 1532-1899 ...	126
Tabela 2.2 - Estado de São Paulo, entrada de imigrantes estrangeiros e nacionais, 1820 - 1960.....	152
Tabela 2.3 - Estado de São Paulo, movimento migratório, 1887 - 1945.....	153
Tabela 2.4 - Estado de São Paulo, participação da migração (nacional e estrangeira) no crescimento populacional, 1886-1945	154
Tabela 2.5 - Estado de São Paulo, população: habitantes por zona, 1854 - 1940.....	155
Tabela 2.6 - Estado de São Paulo, produção de café: arrobas por zona, 1854 - 1940 .	155
Tabela 2.7 - Estado de São Paulo, população: habitantes por zona, 1854 - 1940 (em porcentagem)	156
Tabela 2.8 - Estado de São Paulo, produção de café: arrobas por zona, 1854 - 1940 (em porcentagem)	156
Tabela 3.1 - Estado de São Paulo, importação japonesa da produção paulista de algodão (bruto), 1935 - 1940.....	201
Tabela 3.2 - Rio Claro, população total, 1822 - 1920	227
Quadro 3.1 - Marília e Rio Claro, algumas características urbanas, 1932/1933	229
Tabela 3.3 - Marília, número de prédios existentes na cidade, 1929-1946	242
Tabela 3.4 - População urbana dos principais centros do oeste, 1934 - 1940	243
Tabela C.1 - Estado de São Paulo, concentração espacial da indústria de transformação, 1907 - 1928.....	264
Tabela C.2 - Estado de São Paulo, distribuição espacial do número de operários, na indústria de transformação, 1928 - 1937	268
Tabela C.3 - Estado de São Paulo, concentração espacial do valor da produção industrial, 1939 - 1956	273
Tabela C.4 - Estado de São Paulo, evolução do número de municípios, segundo regiões, 1940 -1970	274
Tabela C.5 - Cidade de São Paulo, evolução do número de fábricas, 1873 - 1884 - 1890.....	280
Tabela C.6 - São Paulo, Santos e Campinas, população dos municípios, 1874 - 1934.....	281
Tabela C.7 - Cidade de São Paulo: comércio, evolução do número de estabelecimentos, 1873 - 1884 - 1890	283

INDICE DE MAPAS

Mapa I.1 - Estado de São Paulo, desmembramentos de municípios, 1532 – 1940.....	50
Mapa I.2 - Estado de São Paulo, desmembramentos de municípios, 1940 – 1970.....	51
Mapa I.3 - Divisão geomorfológica do Estado de São Paulo.....	55
Mapa 1.1 - Frente avançada do povoamento no Estado de São Paulo em diferentes épocas.....	79
Mapas 1.2, 1.3 e 1.4 - Evolução territorial do Município de São Paulo, 1750-1850.....	93
Mapa 1.5 - Os principais caminhos do Município de São Paulo no Século XVIII.....	97
Mapa 1.6 - A penetração dos mineiros no Século XIX.....	108
Mapa 2.1 - Povoamento do território paulista em 1872.....	129
Mapa 2.2 - Evolução do traçado das ferrovias.....	144
Mapa 2.3 - Limites das zonas.....	157
Mapa 2.4 - População e estradas de ferro, 1874.....	157
Mapa 2.5 - População e ferrovias em São Paulo, 1886.....	158
Mapa 2.6 - População e estradas de ferro, 1900.....	158
Mapa 2.7 - População e estradas de ferro em São Paulo, 1920.....	159
Mapa 2.8 - População e estradas de ferro em São Paulo, 1940.....	159
Mapa 3.1 - Projeção do contorno da região funcional de Marília em 1970 sobre a divisão municipal vigente entre 1938 e 1944.....	252

INTRODUÇÃO

Hipótese e questões que nucleiam este trabalho

O sistema urbano brasileiro tem uma formação histórica peculiar: constituiu-se pela articulação de redes urbanas regionais, estruturadas originariamente por processos econômicos particulares, de âmbito regional; sua articulação em uma rede urbana nacional ocorreu concomitantemente à integração do mercado nacional, consequência do desenvolvimento do processo de industrialização.

O desenvolvimento urbano paulista foi um dentre vários processos regionais de crescimento urbano ocorridos no Brasil desde os tempos da Capitania, determinados pelo capital mercantil exportador com base em diferentes atividades (açúcar e algodão no Nordeste, mineração em Minas Gerais, café na região Sudeste, borracha na Amazônia). Mas a produção cafeeira no estado de São Paulo encontrou condições históricas e materiais tais que permitiram estruturar-se em torno dela um conjunto de atividades que possibilitaram desenvolver crescente diversificação econômica no território paulista, originando condições para o capital mercantil se transformar em capital industrial e, por consequência, propiciando mais tarde a base produtiva que permitiu instaurar-se um processo de acumulação auto-alimentado no país. Aí teve origem a principal diferença que se estabeleceu entre o desenvolvimento paulista e o das demais regiões brasileiras.

O fato de desenvolver-se em São Paulo um poderoso processo de acumulação (que transitou da estruturação do complexo econômico cafeeiro para a formação de uma economia industrial) fez com que o desenvolvimento e a urbanização paulistas tenham seguido um trajeto singular: o processo de industrialização se estruturou no Brasil com base na concentração industrial no estado de São Paulo, o que definiu o papel econômico hegemônico que este

estado veio a desempenhar na divisão de trabalho que se estabeleceu daí por diante, com consequências marcantes sobre a forma como se urbanizou o país.¹

Até 1920 (inclusive), os censos demográficos nacionais não discriminavam qual parte da população era urbana e, não tendo sido feito censo demográfico em 1930, o primeiro dado nacional oficial a este respeito data de 1940. Neste ano o estado de São Paulo reunia dentro de seu território cerca de um quarto da população urbana nacional (proporção que se manteve em torno disso até hoje) e quase metade da produção industrial brasileira. Se de um lado é espantosa tal concentração urbana em tão pequena porção do território nacional, paralelamente constata-se o vigor e a diversidade de razões do crescimento urbano nas demais regiões.

Esta assimetria entre a distribuição da população urbana e a da indústria no território (usando a expressão de Vilmar Faria, 1976) é fruto daquela inserção intermitente do Brasil no mercado externo, com base em atividades econômicas territorialmente descontínuas, desde o período colonial.

Vários autores analisaram essa questão: Caio Prado Júnior (1942) na reconstrução histórica da formação econômica brasileira, distinguindo diferentes ciclos econômicos; Milton Santos (1967) na análise da formação do sistema urbano nacional, identificando sua origem em subsistemas urbanos regionais; Wilson Cano (1977) na pesquisa das origens da concentração industrial brasileira, formulando o conceito de complexos econômicos regionais. Todos tomam como ponto de partida o longo período do passado em que a comunicação interna articulando as diferentes partes ocupadas do país era escassa, limitada à árdua travessia terrestre de grandes distâncias ou às possibilidades oferecidas pela navegação de cabotagem.

A imensa extensão territorial do Brasil permitiu que atividades diferentes como mineração, extração de borracha, pecuária e agricultura se desenvolvessem de modo disperso no território, originando alguns nós urbanos – dotados sempre de serviços portuários – que recolhiam e canalizavam essa produção do interior para o mercado externo e ao mesmo tempo acolhiam e distribuíam para o mercado interno regional os bens importados que vinham do exterior, através da pequena rede de cidades que se ramificava a partir desses nós urbanos que articulavam cada região então habitada. Esta situação perdurou

¹ CANO analisa detalhadamente esses processos em seus dois livros, de 1977 e 1985: o período até 1930 no primeiro e entre 1930 e 1970 no segundo. Um resumo dessa análise encontra-se em CANO, 1988.

ao longo de todo o período colonial e depois, enquanto o Brasil se integrou ao mundo através de uma produção agro-exportadora.

Uma certa atividade industrial se originou em alguns desses pontos e, dada esta conformação da ocupação do território brasileiro, as indústrias se estruturaram dirigidas principalmente a um mercado regional, relativamente protegidas de uma competição interna pela difícil comunicação entre as regiões. O desenvolvimento da industrialização como processo geral de mudança, em meados deste século, demandou uma integração desses mercados em um mercado nacional unificado e assim promoveu uma integração dessas redes urbanas regionais, até então relativamente desarticuladas, em um sistema urbano nacional.

A expansão agrícola e a concentração industrial no estado de São Paulo provocaram um crescente influxo populacional para esta região, intensificado a partir dos anos 30, que proveu a força de trabalho necessária para alimentar o crescimento industrial e urbano que ali se desenrolava, ao mesmo tempo que as possibilidades ainda abertas pela ocupação em curso no oeste do território paulista ofereciam oportunidade a comerciantes, artesãos e produtores agrícolas se instalarem.

A atividade industrial por si tem um efeito estimulante do crescimento urbano, mas o fato é que no estado de São Paulo ela veio a reforçar um fenômeno pré-existente: o desenvolvimento do sistema urbano paulista não é uma criação da indústria, mas do complexo cafeeiro. Mais que isso: essa rede urbana foi pré-condição para o desenvolvimento industrial no interior paulista (que por sua vez reforçou o desenvolvimento urbano), paralelo à progressiva concentração industrial na Capital e depois metrópole de São Paulo.

A industrialização pesada, a partir dos anos 50, reforçou e consolidou o papel desse estado como núcleo principal da indústria no país e a partir daí passaram a conviver dois movimentos no processo de urbanização brasileiro: um, de âmbito nacional, de progressiva articulação das economias regionais em um sistema urbano-industrial integrado, sob a determinação geral de mudança emanada do processo de acumulação do capital em escala nacional; e outro, específico a cada região, decorrente das particularidades de sua formação e de seu meio físico e, portanto, das condições com que cada uma contou para participar da nova interação determinada pelo processo de industrialização.

O crescimento da indústria paulista provocou um reajuste do parque industrial nacional pré-existente, que se caracterizava por um núcleo expressivo na cidade do Rio de Janeiro e alguns núcleos secundários de industrialização regional, distribuídos no país – basicamente em Minas Gerais, no Nordeste principalmente em Recife e, no Sul, em Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Segundo Wilson Cano, o processo de integração do mercado geraria três tipos de efeitos sobre as economias regionais: de *estímulo*, pela necessidade de complementariedade agrícola, mineral e industrial que a industrialização concentrada no Rio e em São Paulo passava a demandar das demais regiões, aumentando com isto o fluxo de compras e vendas interregionais; de *inibição* ou *bloqueio*, dado que certas atividades instaladas em São Paulo, com capacidade e economia de escala para operar em âmbito nacional, não se repetiriam na periferia e bloqueariam seu surgimento ali por longo tempo; e de *destruição*, quando a indústria do centro dominante manifestasse maior eficiência e ganhasse vantagem competitiva em relação às similares de outras regiões. Isto ocorreu de forma mais decisiva a partir da década de 50 quando, com as inversões do Plano de Metas, a concentração industrial no estado de São Paulo mudou de patamar, consolidando as raízes para a transformação da Capital do estado em centro da grande metrópole industrial nacional.

Tais processos definiram um certo percurso à urbanização brasileira, marcada pela concentração industrial na metrópole e no estado de São Paulo. Entretanto, o próprio desenvolvimento urbano, industrial e tecnológico decorrido desde então, somado a políticas governamentais implantadas posteriormente visando a interiorização do desenvolvimento e da ocupação econômica do território brasileiro e, ainda, os efeitos da crise dos anos 80 (que se abateram com maior peso sobre o centro industrial dominante), no conjunto deram origem a uma inflexão nas tendências de concentração industrial e populacional na metrópole de São Paulo, que vinham vigorando há décadas.

Uma desconcentração relativa da indústria metropolitana teve início a partir de meados dos anos 70 e da população, a partir dos 80. Paralelamente, atividades econômicas ligadas à circulação e consumo de bens e à prestação dos serviços nesse período foram se desenvolvendo e modernizando, tendendo a reconfigurar os centros urbanos maiores, tanto no estado de São Paulo como nas demais regiões brasileiras, conforme a característica contemporânea do setor

terciário: diversificado, especializado e reestruturado em amplas redes comerciais e de serviços.

A formação urbana paulista – que deu origem a um sistema urbano articulado e coeso – é o produto histórico concreto da trama particular de relações (sociais, econômicas, físico-territoriais) que foi se estabelecendo historicamente nessa porção do território brasileiro, desde sua ocupação inicial.

O que moveu esse crescimento urbano, antes da indústria (vindo depois a dar suporte para a reprodução do capital e da força de trabalho), foram as atividades de comércio e de serviços ligadas primeiro à ocupação do território e depois à acumulação mercantil gerada na economia agroexportadora. E as determinações derivadas da evolução do processo de acumulação ao longo deste século se concretizaram no desenvolvimento de múltiplas interfaces entre o processo de industrialização e os demais setores da vida social, tanto no meio urbano como no rural.

A importância do crescimento industrial para a urbanização paulista não se deve simplesmente ao efeito localizado das fábricas implantadas em algumas cidades mas à determinação *estrutural* da acumulação capitalista em desenvolvimento – não está na indústria o determinante, mas no capital que se reproduz através dela e de todo o sistema que a sustenta.

O meio urbano é predominantemente constituído por atividades sociais ligadas à distribuição, circulação e consumo de bens (agrícolas, manufaturados, industriais, agro-industriais) e à prestação de serviços, públicos ou privados (pessoais, sociais, administrativos, produtivos, distributivos); e o consumo, por sua vez, origina diferentes cadeias de atividades, conforme seja individual, coletivo ou produtivo. Esta teia dinâmica e diversificada de relações se sobrepõe e articula às relações derivadas da particularidade do processo produtivo e é todo este conjunto que dá vida ao sistema urbano, em fluxos multidirecionados.

As atividades comerciais e de serviços – a que se convencionou chamar de terciárias – juntamente com a concentração habitacional constituem o tecido propriamente urbano. É nesse campo que se encontra a maior parte das instituições reprodutoras (conservadoras ou inovadoras) dos valores e das normas sociais, que promovem a reprodução social das cidades e da sociedade que as contém. Por esta razão a urbanização é explicativa da mudança social: reúne no mesmo espaço indivíduos de origem, renda e *status* diferentes e dá

origem a uma multiplicação de papéis sociais; cria um meio social heterogêneo, que ao se desenvolver objetiva, diversifica, racionaliza (e muitas vezes mercantiliza) as relações sociais; cria um espaço público, a referência do coletivo e do social e funda o político; retira da família e atribui às instituições sociais boa parte da tarefa de socialização dos indivíduos.

Por outro lado, a aglomeração urbana sob a determinação do capital adquire características específicas – o que também define novas relações – por estabelecer uma determinada cooperação entre ramos da produção e do trabalho, que conduz a uma específica concentração no espaço (regional e urbano) dos meios de produção e reprodução do capital e da força de trabalho. Dando forma a uma divisão de trabalho que potencia o processo de acumulação e o reproduz socialmente, a aglomeração urbana dá forma concreta aos conteúdos dinâmicos da sociedade urbano-industrial contemporânea.

Num momento histórico de transição – como foi o da urbanização paulista – na constituição do meio urbano constituiu-se também a mudança: as cidades inovaram a produção e ressocializaram os indivíduos, formaram nas novas gerações pessoas mais modernas que seus pais, criaram quadros e meios para a modernização social que se operava.

O que caracteriza o estado de São Paulo é a especial junção, engendrada historicamente, entre desenvolvimento urbano e industrial – que deu origem simultaneamente a uma potente rede urbana interiorizada e a uma peculiar metrópole que somou às funções terciárias metropolitanas a característica de ser o maior centro industrial do país. Deve-se lembrar que a Capital de São Paulo só adquiriu um ritmo de desenvolvimento mais notável a partir do final do século passado – quando vários outros centros urbanos no Brasil já tinham tido fortes razões para se desenvolver e estabelecer liderança em suas respectivas regiões. Graças a seu passado histórico, ao diferenciado desenvolvimento regional e à grande extensão territorial do país, o processo de urbanização brasileiro distinguiu-se do modelo típico latino-americano, em que uma única grande metrópole veio a dominar em absoluto toda a rede urbana.

São Paulo despontou cabalmente como metrópole nacional com a indústria mas, para isto acontecer, foi preciso que tivesse reunido anteriormente condições que a qualificassem a desenvolver este papel. Assim como outros importantes centros urbanos brasileiros originados de complexos econômicos

regionais agro-exportadores, primeiro desempenhou uma liderança sobre a rede urbana correspondente ao âmbito regional alcançado pelo complexo de que era o centro. Entretanto, ao desenvolver o papel de metrópole industrial nacional, ultrapassou os centros urbanos dominantes nas demais regiões do país.

A peculiaridade da metrópole paulista deve-se à junção de papéis devida à sua dupla natureza: metrópole regional comandando uma rede urbana densa e populosa (do próprio estado e das áreas limítrofes) e metrópole nacional comandando a expansão do capital industrial no país. Cresceu respondendo a diferentes estímulos simultâneos: à concentração em seu território do dinamismo da iniciativa privada e dos capitais aí concentrados (e, portanto, sediando a elite econômica e cultural do estado); à demanda de serviços especializados e tecnologicamente mais sofisticados originada da população urbana estabelecida em sua área de influência imediata; à gradual ampliação da esfera de influência da indústria paulista sobre o território nacional.

A rede urbana paulista em muito pequena medida caracterizou-se por apáticas cidades agrícolas mas, desde sua formação, caracterizou-se por um meio urbano em contínuo desenvolvimento e modernização, em cidades de complexidade crescente. Muito rapidamente surgiram no interior paulista médias e grandes concentrações urbanas – entre as quais encontram-se hoje expressivos centros regionais, com volume populacional e complexidade funcional urbana comparáveis aos de algumas capitais de estados brasileiros.

A análise do desenvolvimento urbano do estado de São Paulo é indissociável da consideração da existência, dentro de sua rede urbana, da principal metrópole nacional e da maior concentração industrial do país. Entretanto, o sistema urbano paulista não se desenvolveu de forma isolada, mas dentro da trama de relações que articulou o desenvolvimento do país desde sua origem.

A reconstrução do percurso da urbanização paulista sugere que o processo de desenvolvimento urbano constitui e desenvolve a base social e material que viabiliza um certo estágio de desenvolvimento econômico: desenvolvem-se articuladamente a economia e o sistema urbano e, neste processo, vão se criando nas cidades novas condições e oportunidades, que contribuem para o desenvolvimento econômico ascender a novo estágio.

Esta hipótese – de que o desenvolvimento urbano ao viabilizar e sustentar um certo estágio de desenvolvimento econômico prepara condições para a economia desdobrar-se para um estágio mais desenvolvido – é claramente verificada no estado de São Paulo: tanto na estruturação do complexo cafeeiro, como na estruturação da economia industrial.

E a mesma hipótese parece se aplicar ao movimento que agora se verifica *em âmbito nacional*: a integração das redes regionais de cidades em um sistema urbano nacional relativamente articulado viabilizou a integração do mercado nacional; este processo desenvolveu mudanças na rede urbana brasileira (multiplicação do número de cidades médias e grandes, numa rede alicerçada em energia e infraestrutura viária e interligada por um sistema de comunicações informatizado) que criaram condições tanto para a desconcentração relativa do desenvolvimento industrial (processada a partir dos anos 70), como para a acolhida adequada ao capital internacional contemporâneo – o qual, ao se instalar, tende a reforçar o processo de desconcentração industrial e de desenvolvimento urbano.

Assim, se a formação e desenvolvimento da rede urbana articulada pelo complexo cafeeiro (que deu base sólida à concentração industrial em território paulista) foi um processo típico do estado de São Paulo, o movimento que ora se processa na evolução urbana brasileira é geral, agora nacional, dando base à desconcentração industrial. A fisionomia urbana paulista ainda diferenciada é devida ao intenso crescimento urbano anterior deste estado, decorrente do particular processo histórico do seu desenvolvimento, que lhe garantiu uma vantagem antecipada no tempo em relação ao resto do país (representada por uma rede de cidades densa, articulada e coberta por ampla infra-estrutura de estradas, energia, comunicações etc).

Esta vantagem permitiu que grande parte da desconcentração da indústria metropolitana tenha permanecido em território paulista. Entretanto, convém ressaltar que outra parte se dirigiu para outras regiões, principalmente aquelas com tradição industrial prévia e mais urbanizadas, aptas a agora acolher boa porção da indústria que vem se desconcentrando do território paulista. Mas encontram-se hoje, *também*, áreas industrializadas em regiões onde a produção industrial é uma atividade inteiramente nova, como no Norte e no Centro-Oeste. E, na região Nordeste, o desenvolvimento econômico se dá agora em parâmetros

diferentes dos de outrora: seja em relação à agro-indústria e à agricultura irrigada, seja à transferência de indústrias como a que vem ocorrendo da região Sul para o estado do Ceará (Affonso, 1995; Negri & Pacheco, 1994; Diniz & Crocco, 1996).

Não se pode atribuir exclusivamente ao desenvolvimento urbano a origem das condições que possibilitaram isso. Outros fatores certamente se congregam: a abertura do mercado externo, o avanço tecnológico, a infraestrutura construída em boa porção do território nacional e outros (como, de resto, sempre acontece: o sucesso do complexo cafeeiro paulista deveu-se também a várias condições internas e externas favoráveis). Mas ressalto a contribuição efetiva que o desenvolvimento urbano — articulador e viabilizador da integração do mercado nacional — trouxe para este desdobramento e maior generalização do crescimento industrial, agrícola e agro-industrial no território brasileiro, que caracterizam o Brasil urbanizado de hoje.

O fato é que a diferença entre o estado de São Paulo e as demais regiões do país tem diminuído no que diz respeito ao grau de urbanização e à relativa exclusividade de um meio urbano moderno. O setor terciário, fonte e matéria da vida urbana, desconcentrou-se e modernizou-se de modo generalizado no país, organizando-se em redes que alcançam praticamente todo o território nacional e tendem a assemelhar em muitos aspectos a vida nas grandes cidades (onde se encontra cerca de metade da população do país).

O peso do estado de São Paulo na população total brasileira, que desde 1872 veio crescendo contínua e progressivamente, tendeu a se estabilizar em torno de 21% entre 1980 e 1991; e, na população urbana, diminuiu um ponto percentual: de 27,6% para 26,4%. A metrópole de São Paulo diminuiu drasticamente seu ritmo de crescimento na década de 80, e sua participação no incremento populacional nacional pela primeira vez foi suplantado pelo do conjunto das metrópoles regionais. Paralelamente, a rede de cidades médias e grandes se fortaleceu em todo o país e várias aglomerações urbanas se formaram nas diversas regiões.

Considerada a escala da urbanização paulista e o grau de sua diferenciação em relação ao restante do país e, além disso, a permanência da tendência histórica de concentração populacional nesse estado, os dados acima

são significativos: indicam claramente uma mudança no processo de urbanização do Brasil.

A importância da indústria paulista atribuiu em definitivo a São Paulo o caráter de estado industrial. E o café, por sua vez, é a marca registrada do passado paulista. A capital do café tornou-se a metrópole da indústria – expressão corriqueira, que traz implícita uma associação obscura: entre o café disperso no interior e a indústria concentrada na metrópole. Entre um e outra há uma certa zona de sombra.

Wilson Cano perguntou-se sobre as razões da concentração industrial no estado de São Paulo e respondeu-as, mas no campo da economia. Seu estudo estabeleceu a ponte entre café e indústria e, indiretamente, entre interior e metrópole. Sua resposta, por isto mesmo, abre caminho e convida a incorporar à explicação econômica os fundamentos sociais mais amplos que deram suporte e movimento aos processos analisados por ele.

Este trabalho tem a intenção de ampliar a resposta dada por Cano, estendendo ao complexo cafeeiro, além das razões econômicas, também a origem do ambiente social urbano que deu condições para a indústria se desenvolver extensivamente no território paulista. Seu objetivo geral é *demonstrar que o processo de urbanização paulista a partir dos anos 70 do século passado foi a forma social e material (em parte deliberada e em parte resultante de desdobramentos internos aos processos desencadeados) pela qual se viabilizou a estruturação de um complexo de atividades econômicas dirigidas a reproduzir de forma ampliada a riqueza cafeeira, originando um ambiente construído e uma divisão social e territorial de trabalho que por sua vez deram suporte para o desenvolvimento da indústria nascida na passagem do século e viabilizaram o crescimento industrial não só na Capital mas também numa certa porção do interior paulista.*

A questão da metrópole se impõe a ser explicada, incorporada a este contexto. A industrialização nucleada em torno da cidade de São Paulo foi um fenômeno tão forte, que a concentração metropolitana tende a ser vista como uma decorrência da concentração industrial. Mas, e antes? Se insisto que a rede urbana é importante na formação da indústria paulista – um de seus alicerces, mesmo – como dissociá-la das origens da formação da metrópole?

Ao reconstruir a história da urbanização do estado de São Paulo fui sendo levada pela indagação sobre as origens dos processos e a questão da metrópole pedia uma definição mais precisa – quais os laços entre a formação da rede urbana paulista, associada à cafeicultura e dispersa no território, e a transformação da cidade de São Paulo em metrópole? a que se refere exatamente a designação "metrópole" e quando, como e por que ela se constituiu? qual a relação entre o início da indústria, sediada na Capital e seu entorno, com o desenvolvimento que se desenrolava no restante do estado de São Paulo?

Não há dúvida de que a maciça implantação industrial desencadeada pelo Plano de Metas e pela pressa dos "50 anos em 5", consolidaram em definitivo a concentração metropolitana nucleada pela cidade de São Paulo. Mas o quê explica o quê: *metrópole por causa da indústria*, ou *indústria por causa da metrópole*? Depois da industrialização pesada, a história da urbanização paulista não oferece mistérios. Mas, quanto a antes, é preciso desvendar a origem da concentração metropolitana, colocando-a em seus devidos termos: como uma construção social, histórica, integrada ao restante do estado. Forçosamente, tem a ver com a formação urbana paulista.

Quadro geral de referência

Delimitação do estudo e referência teórica

Nesta tese trago para o foco central uma questão que surgiu como subproduto em minha dissertação de mestrado: a formação urbana paulista – o que, dada a história de nosso estado, significa investigar a formação urbana do meio social paulista e a formação social desse meio urbano.

Naquela dissertação, pesquisei a história de duas cidades: Rio Claro e Marília, uma no Leste e outra no Oeste, uma crescendo graças ao café de meados do século passado e outra, graças ao algodão no contexto da transição para a indústria, no começo deste século. Meu objetivo era compreender a relação entre o crescimento de cidades particulares e o processo geral de desenvolvimento urbano do estado de São Paulo. Primeiro, reconstruí o processo de urbanização ocorrido no estado entre o nascimento de cada uma para mostrar a diferença do contexto histórico que originou uma e outra; depois, acompanhei as mudanças que sofreram com o específico desenvolvimento industrial do

estado. Disto resultou a caracterização de dois momentos distintos no processo de urbanização paulista: um, articulado pelo complexo cafeeiro e outro, pela economia industrial, principalmente após a industrialização pesada.

Depois disso, passei muitos anos estudando o desenvolvimento urbano paulista no NESUR-IE/UNICAMP, retomando-o de modo mais aprofundado quanto ao período de 1920 a 1980 e analisando de diferentes ângulos sua evolução mais recente, articulada às mudanças na distribuição territorial da indústria brasileira. Minha intenção inicial era elaborar nesta tese uma síntese do que estudei nesse percurso, retomando a urbanização pelo complexo cafeeiro como um ponto de partida para sistematizar o que pesquisei depois com meus colegas da UNICAMP.

Entretanto, as coisas decorreram de modo diverso. Ao retomar a urbanização articulada pelo café, dei-me conta de que era preciso começar a análise do seu real início e não do meio do processo (já no século XIX) e fui buscar os primórdios da urbanização paulista nos tempos da Colônia. Isto suscitou novas questões e o trabalho acabou se concentrando na lógica da formação urbana do estado. Analiso-a, porém, à luz do que pesquisei depois.²

Duas questões se impuseram a ser investigadas, cuja resposta, necessariamente articulada, pareceu-me ser a chave para explicar simultaneamente a formação urbana paulista e o papel histórico assumido por este estado no desenvolvimento econômico nacional: a dinâmica da relação entre a cidade de São Paulo e a rede urbana e o papel estratégico do desenvolvimento urbano na passagem da economia cafeeira para a industrial.

Limitei meu objetivo a *construir um argumento* explicativo, isto é, propor uma interpretação (dentre outras possíveis) que se configure como uma grande hipótese, razoavelmente fundada, que possa ser mais amplamente explorada em estudos futuros. Procurei os nexos principais que explicassem a configuração urbano-industrial que veio a caracterizar o estado de São Paulo.

² O capítulo 2 desenvolve, com uma reflexão mais madura, material apresentado no capítulo 1 de minha dissertação de mestrado: no segundo e no terceiro itens reproduzo, numa versão revista, as evidências históricas da urbanização articulada pelo complexo cafeeiro; o último item, em que discuto o caráter urbano desse complexo, é uma versão revista e ampliada do que discuti naquela dissertação. O capítulo 3 retoma no segundo e terceiro itens aspectos também apresentados no capítulo 1 do texto do mestrado, mas sob nova interpretação, explicada no item inicial; no último item, em que apresento os casos de Rio Claro e de Marília, apresento uma versão parcial do que estudei dessas cidades naquela dissertação, destacando aspectos relevantes para a argumentação que desenvolvo no presente estudo.

Trabalhando há anos com economistas, é inevitável o diálogo com eles. Tomei por base estudos historiográficos e econômicos sobre o desenvolvimento paulista e procurei refletir sobre *como os processos econômicos se realizam enquanto relações sociais travadas em um específico ambiente físico resultando na construção de um determinado meio urbano, social e material*. É este o eixo analítico que estrutura este ensaio. Segui por ele refletindo como se estruturou um certo espaço social, na perspectiva inspirada por Castells: "*do ponto de vista social, não há espaço* (magnitude física porém entidade abstrata enquanto prática), mas um *espaço-tempo* historicamente definido, um espaço construído, trabalhado, praticado pelas relações sociais" (Castells, 1977: 485, grifos do autor).

Penso o espaço como socióloga, apesar de ter tomado por empréstimo à geografia a formação do sistema urbano como objeto e ter aprendido com os geógrafos a pensar a relação entre as cidades. Minha percepção do espaço vem da experiência profissional no campo do planejamento, trabalhando com economistas e urbanistas em projetos para regiões diferentes do estado de São Paulo. Foi aí que adquiri a noção de ser imprescindível a referência à região para a compreensão da dinâmica de crescimento das cidades. Trabalhar com Wilson Cano, reconhecido especialista em economia regional, reforçou e aprofundou minha certeza de que cada situação urbana particular só pode ser explicada por referência ao todo maior que a contém: a região e a nação.

Como pensar a economia e as relações sociais no espaço estruturando um sistema urbano? Segui a sugestão de Vilmar Faria (1978), de estruturar a problemática do urbano a partir da questão da divisão do trabalho social – apesar de todas as dificuldades apontadas por ele. Conforme já disse, minha ambição é limitada: construir um argumento que proponha um certo encadeamento de idéias que confira sentido ao processo histórico em que simultaneamente se urbanizou o território paulista e se fez a transição da economia agrária cafeeira para a economia urbana industrial.

A análise realizada é por todos os modos heterodoxa e, no decorrer da narrativa, as evidências escolhidas e a argumentação que as acompanha indicarão ao leitor o fio da abordagem que a estrutura, em que se combinam contribuições de diferentes disciplinas. A questão central vem do campo da sociologia: como se opera concretamente a mudança social? Do mesmo campo e

do da economia política vem a referência geral quanto à divisão do trabalho social e à divisão social do trabalho. Para pensá-las, associando-as à formação da rede paulista de cidades, mobilizei conhecimentos variados numa composição que me pareceu fazer sentido.

Uso a expressão *processo de urbanização* com o duplo significado de extensão da rede de cidades e de ampliação no território (ou generalização crescente) de relações sociais tendencialmente capitalistas, geradas e/ou consolidadas nas cidades. Uso *desenvolvimento urbano* às vezes como sinônimo de processo de urbanização, mas, principalmente, atribuo-lhe o sentido de desenvolvimento de novas funções nas cidades, simultânea à ampliação e diferenciação dos fluxos de relações que interligam a rede de cidades. E, por suposto, ao desenvolvimento urbano crescentemente determinado por uma acumulação capitalista corresponde a divisão de trabalho entre campo e cidade, entre setores e momentos da produção e entre classes sociais (Marx, 1974 e 1974b; Marx & Engels, 1974).

Penso a cidade com base em dois autores clássicos da Sociologia Urbana – Louis Wirth e Henri Lefebvre – cujas formulações básicas reproduzo abaixo. A despeito de sua orientação teórica distinta, complementam-se na indicação do que é importante considerar ao estudar-se o meio urbano. E uso *meio urbano* como uma referência geral, para designar um determinado meio – social e material – em formação. Refiro-me a meio urbano não me prendendo a uma cidade em particular (pois que são muito diversas), mas a um certo padrão de relações sociais novas tendente a se generalizar, decorrente da organização da vida social em cidades – que deu origem a um certo ambiente social e material novo, um ambiente historicamente construído através da atividade social tipicamente urbana.

Para Wirth (1967), "uma definição sociologicamente significativa do que seja cidade procura selecionar aqueles elementos do urbanismo que a marcam como um modo distinto de vida dos agrupamentos humanos" (p. 99-100). "Para fins sociológicos, uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos" (p. 104). Para este autor, *urbanismo* significa "aquele complexo de caracteres que formam o modo de vida peculiar das cidades" e *urbanização*, "o desenvolvimento e as extensões desses fatores" (p. 103).

"O urbanismo como um modo de vida característico pode ser abordado empiricamente de três perspectivas inter-relacionadas: 1) como uma estrutura física consistindo uma base de população, uma tecnologia e uma ordem ecológica; 2) como um sistema de organização social envolvendo uma estrutura social característica, uma série de instituições sociais e um modelo típico de relações sociais; 3) como um conjunto de atitudes de idéias e uma constelação de personalidades dedicadas a formas típicas do comportamento coletivo e sujeitas a mecanismos característicos de controle social" (Wirth, 1967: 115).

E, com argúcia, Wirth deixa em aberto uma questão:

"Apesar do predomínio do urbanismo no mundo moderno, ainda sentimos falta de uma definição sociológica do que seja cidade, a qual levaria em conta, adequadamente, o fato de que, enquanto a cidade é o local característico do urbanismo, o modo de vida urbano não se confina às cidades" (Wirth, 1967: 122).

Lefebvre sugere uma distinção (para a qual recomenda muito cuidado) entre a *cidade* como "realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico" e o *urbano*, "realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento" (Lefebvre, 1969: 49-50). Sobre a *especificidade* da cidade, afirma:

"A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e seu funcionamento, com seus elementos constituintes ... , com sua história. Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são os resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações de imediatez, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações, etc) Ela se situa num meio termo, a meio caminho entre aquilo que se chama de *ordem próxima* (relações dos indivíduos em grupos mais ou menos amplos, mais ou menos organizados e estruturados, relações desses grupos entre eles) e a *ordem distante*, a ordem da sociedade, regida por grandes e poderosas instituições (Igreja, Estado), por um código jurídico formalizado ou não, por uma 'cultura' e por conjuntos significantes. A ordem distante se institui neste nível 'superior', isto é, dotado de poderes. Ela se impõe. ... Esta ordem distante se projeta na realidade prático-sensível. Torna-se visível ao se inscrever nela. ... A cidade é uma *mediação* entre as mediações. Contendo a ordem próxima, ela a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela a sustenta; encarna-a; projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata; a cidade inscreve essa ordem, prescreve-a, *escreve-a*, texto num contexto mais amplo (...)." (Lefebvre, 1969: 47, grifos do autor).

Tomando por base o quadro analítico oferecido por historiadores e economistas sobre o desenvolvimento paulista – principalmente Caio Prado

Júnior, Alice Canabrava, Wilson Cano e João Manuel Cardoso de Mello – reconstruí o movimento de progressiva urbanização e aprofundamento da divisão social do trabalho que se operou em São Paulo – divisão de trabalho entre setores da produção, entre grupos e classes sociais, entre regiões do território. Castells (1975 e 1977) deu-me a referência geral para pensar o espaço como construção social. De Lojkine (1981) e Harvey (1978), autores que investigam a especificidade do desenvolvimento urbano sob relações sociais capitalistas, utilizei idéias-força, alavancas para a reflexão de certos aspectos, que cito oportunamente nas passagens em que lancei mão delas ³.

E, finalmente, a tensão entre as proposições de duas grandes matrizes teóricas da sociologia do desenvolvimento latino-americana – a Sociologia da Dependência, na formulação de Fernando Henrique Cardoso (1975 e 1980) e a Sociologia da Modernização, na de Gino Germani (1973 e 1974) – constituem o pano de fundo para a reflexão aqui desenvolvida: do primeiro, a forma de pensar o desenvolvimento buscando a gênese e o movimento das estruturas que constituem a formação social no capitalismo dependente; do segundo, principalmente as idéias de que a configuração ecológico-demográfica da sociedade é um elemento constitutivo da estrutura social e de que há uma assincronia no processo de mudança das diferentes esferas da vida social.

A tensão entre esses dois modelos explicativos está em como se relacionam as questões de Cardoso (a gênese e o movimento das estruturas) com as de Germani (o componente ecológico-demográfico da estrutura social e a assincronia das mudanças): será o meio urbano uma estrutura? uma estrutura por si mesma, que se relaciona com as outras tal como se relacionam entre si as estruturas econômica, política, social, cultural? ou será a estrutura urbana uma cristalização no espaço da síntese de todas as outras? (Gonçalves, 1992)

Quanto à questão urbana propriamente, os analistas latino-americanos da "urbanização dependente" deram-me a chave para pensar a urbanização brasileira. Anibal Quijano tem a formulação mais clara nessa direção: uma abordagem analítica do *processo de urbanização* como processo constitutivo do desenvolvimento geral da nação, com dimensões específicas a serem analisadas

³ Num artigo de 1989, "Processo de urbanização no Brasil: delimitação de um campo de pesquisa", procurei sistematizar as raízes teóricas desta abordagem, formada pela confluência dos estudos sociológicos sobre o urbano (os americanos da Escola de Chicago, os latino-americanos sobre a urbanização dependente e os europeus sobre a especificidade da urbanização capitalista) e das análises estruturais sobre o desenvolvimento brasileiro, principalmente a vertentes econômica da UNICAMP e sociológica do CEBRAP.

(pois fundado no crescimento de uma rede urbana estruturada no espaço) mas condicionado pelos marcos gerais do desenvolvimento histórico da sociedade nacional no seu todo ⁴.

O trabalho de Paul Singer (1968) traz a questão para a especificidade do processo brasileiro de urbanização e sua contribuição mais valiosa, a meu ver, é discriminar e integrar o singular e o geral no desenvolvimento das cidades – investiga o crescimento urbano buscando a origem e particularidade histórica das cidades e, simultaneamente, as interrelações com o processo de desenvolvimento econômico mais geral em que estão imersas.

Na análise que fiz, dei ênfase a vários aspectos, alternadamente. Meu propósito era decifrar uma certa teia de relações – compreender de modo mais acurado a relação entre desenvolvimento econômico e desenvolvimento urbano, como partes integrantes do desenvolvimento social. Explorei o desenvolvimento urbano de vários ângulos e abordei-o em diferentes níveis de generalidade e particularidade. Apesar do sistema urbano não ser um objeto do campo da sociologia, procurei tratá-lo a partir de uma problemática sociológica para extrair dele uma compreensão mais concreta de como se deu a mudança social na urbanização paulista.

Apesar de me mover no campo das estruturas, do capital e da acumulação, analiso o desenvolvimento das cidades pelo ângulo funcional de Durkheim e raciocino muitas vezes observando a ação social pelo olhar de Weber e a morfologia social e sua mudança pelo de Gino Germani.

A distinção entre classes sociais, na concepção de Marx, configura-se como realidade concreta no confronto de interesses; desta perspectiva, ao assumir sua identidade de classe e conquistar hegemonia para os seus interesses, os cafeicultores e empresários paulistas marcaram o rumo do processo de urbanização; no outro polo, as greves operárias também indicam a formação de classes sociais capitalistas no meio urbano paulista (Beiguelman, 1977). Mas o cotidiano da construção das cidades foi feito também por ações miúdas e corriqueiras, apreendidas no sentido que Weber (1974) atribui à ação social – uma ação individual, orientada por referência às ações de outros.

⁴ Especialmente QUIJANO, A., "Dependência, cambio social y urbanización en America Latina", publicado na coletânea organizada por Martha SCHTEINGART, *Urbanización y dependencia en America Latina*, que inclui diversos textos representativos da discussão que se fazia então.

Usando palavras de Cardoso (1972: 69) "história significa alternativa, futuro". E a acumulação capitalista está no futuro – quando realizada. Padrão de acumulação é uma construção teórica, *constructo* da razão. Os homens fazem a história (que resulta na estruturação, aceleração e mudança da acumulação) no momento em que decidem: decisões econômicas, sociais e urbanas, decisões presentes dos agentes sociais em confronto numa certa arena num determinado momento. Tudo faz parte do movimento da estrutura social *latu senso*: as estruturas se repondo de modo transformado – a social, a cultural (e ideológica), a econômica, a política, a urbana – determinando-se reciprocamente e mudando num mesmo movimento, em que se mesclam integração e contradição. Uma estrutura não gera a outra, transformam-se de modo articulado. Numa formação capitalista, o que determina seu movimento é a relação social do capital movendo o devir da produção e do desenvolvimento social. O processo de acumulação é resultado. O determinante é a fome de reprodução ampliada do capital, mercantil ou industrial, que é alimentada e atualizada pelos agentes envolvidos.

Mas, em outro plano, do mesmo modo foi determinante, no desenvolvimento paulista, a vontade de melhorar de vida ou de enriquecer do imigrante aqui chegado, do colono, do sitiante, do pequeno artesão, do comerciante. O que distinguiu os diversos atores da urbanização paulista foi o poder conferido pela propriedade. E o intenso desenvolvimento paulista propiciou fartamente possibilidades de ascensão social. A urbanização nesse período de transição se fez pela ação de todos, num momento histórico em que se definiam classes sociais capitalistas, momento em que o tecido social era poroso e mutável (e, mesmo depois, a intensidade do desenvolvimento urbano-industrial paulista propiciou ainda grande mobilidade social).

Este estudo se situa na área de interseção dos campos de algumas disciplinas – história, geografia, economia, sociologia, demografia. As questões que o orientam pautam-se pela estruturação de relações sociais capitalistas no recorte paulista da formação social brasileira; a análise procura reconstruir a formação urbana paulista buscando nexos estruturais explicativos mas sem perder de vista a ação social miúda e quotidiana que construiu as cidades. Não há como fugir da identidade do próprio pensamento – nesta injunção, fiz a construção mais rigorosa que pude.

A literatura consolidou alguns fatos: a importância dos fatores geográficos para o desenvolvimento da cidade de São Paulo, a atitude empresarial dos fazendeiros paulistas, a característica urbana do empreendimento cafeeiro e da sociedade que se estruturava a partir dele ⁵. Mas como se explica que uma cidade tão simples e destituída de dinamismo – "um modesto burgo colonial em 1860", nas palavras de Paul Singer – tenha se convertido na sede do império econômico construído pelo café? Que experiências ou circunstâncias teriam dado origem aos recursos e iniciativas que os grandes fazendeiros paulistas foram capazes de mobilizar? Por que razão a riqueza produzida pelo café foi reinvestida em moldes produtivos capitalistas e não simplesmente entesourada?

O principal móvel deste trabalho foi enfrentar uma questão que sempre norteou meu trabalho de pesquisa mas permaneceu o tempo todo subjacente: de que modo se relacionam o movimento da sociedade e sua configuração material organizada no espaço? Trabalhei sempre com a hipótese geral de que há uma determinação recíproca entre ambas, mas cabe assumir maior precisão quanto a isto. Explicitarei uma hipótese de trabalho:

O meio urbano constitui, sim, uma estrutura, que integra a grande e complexa estrutura social nacional, mantendo relações de determinação recíproca com as demais estruturas que a integram – econômica, política, social (strictu sensu), cultural –, relações estas que são mediadas por determinações e constrangimentos provenientes do ambiente físico-territorial (entendendo-se por este último não simplesmente o espaço físico natural, mas o espaço físico modificado resultante das intervenções humanas produzidas segundo o conhecimento técnico vigente ⁶).

O espaço físico não é neutro, ele se impõe, e o caso de São Paulo demonstra isto. A história da urbanização paulista é a história da permanente reiteração dos mesmos caminhos, que Caio Prado chamou de *caminhos naturais* – aqueles utilizados pelos índios, pelos bandeirantes e pelos exploradores do sertão. Esses caminhos vieram sendo sistematicamente reciclados, atravessando o tempo até alcançarem a solução tecnológica que lhes dá forma hoje. Ao longo

⁵ Vide, por exemplo, respectivamente: Caio Prado Jr. em *Evolução política do Brasil*; Florestan Fernandes em *Mudanças sociais no Brasil*; Sérgio Buarque de Holanda em *Raízes do Brasil*.

⁶ Milton Santos discute esta questão do ângulo da evolução histórica do meio natural para um "meio técnico-científico". Veja-se especialmente Santos, 1985 e 1991.

deles se estendeu o povoamento e se estruturou a rede urbana, e também ao longo deles foram plantadas as indústrias.

Mudaram os fluxos circulantes nesses caminhos, mas foram sempre caminhos de mercado: seus produtos foram se renovando ao longo da história. Fizeram-se mercadores os paulistas por causa da facilidade dos caminhos para o exterior ou teria sido o espírito mercantil da gente paulista que a fez descobri-los e atribuir-lhes este uso? Teria aberto caminho de qualquer modo o mercadejar paulista, produto da ambição e audácia daqueles homens face ao deslocamento evidente da longínqua capitania em relação aos fluxos da riqueza no período colonial?

A força das características físicas opera em diferentes condições e não vigora uma determinação do espaço sem que esta se cruze com uma determinação social: o formidável obstáculo físico da Serra do Mar foi vencido galhardamente para a instituição do *sistema São Paulo - Santos* (nas palavras do mesmo Caio Prado) visando a exportação agrícola; e a fecundidade da terra paulista só foi descoberta quando a decadência da mineração e do comércio de escravos indígenas empurrou os paulistas a procurar a riqueza em novas alternativas econômicas.

Conforme foram se fixando as questões centrais do trabalho, sua delimitação aflorou naturalmente – analisar o período em que propriamente se formaram as características definidoras da urbanização paulista: centro do processo de industrialização e *locus* da grande metrópole nacional.

Adotei um partido ao me propor este trabalho, pois a bibliografia é imensa e é impossível dar conta de toda ela nos limites que tenho. Concentrei-me em explorar mais detidamente algumas obras que me pareceram estratégicas para explorar as indagações que me moviam e para procurar nexos indicativos da relação entre a urbanização e o movimento social do desenvolvimento paulista. Optei por apoiar-me em algumas obras básicas, significativas para os aspectos que seriam discutidos e suficientes para construir um argumento consistente. De qualquer ângulo, a pesquisa histórica fica a dever à ampla bibliografia existente.

Reproduzo a seguir duas síntese parciais e complementares, escritas anteriormente em oportunidades diferentes no esforço de reconhecer e codificar

minha própria abordagem. Termino este item apresentando-as, pois creio que completam o quadro de referência do campo em que me movo.

Processo de urbanização sob a acumulação capitalista ⁷

No seu sentido mais geral, o processo de urbanização é a expressão histórica concreta, organizada no espaço, do desenvolvimento e da mudança social. Explicá-lo corresponde a analisar como o processo de desenvolvimento se materializa numa determinada divisão social e territorial do trabalho, que corresponde a uma contínua reordenação da população e da produção no território (no Brasil sob uma regulação historicamente crescente do Estado) e que é a expressão continuamente atualizada de uma estrutura social crescentemente diferenciada e complexa.

Nesta perspectiva, o processo de urbanização se define não apenas como um processo de surgimento e crescimento de cidades, mas como um processo mais amplo, que diz respeito não só ao espaço urbanizado mas também ao espaço não-urbano, parte integrante da divisão de trabalho que determina o desenvolvimento urbano.

Na urbanização capitalista, o nexo estruturador da divisão social e territorial do trabalho será o padrão de acumulação prevalecente em cada conjuntura histórica, que enfeixa tanto os requerimentos a serem preenchidos pela produção social, como as formas de organização do trabalho em que ela se realiza. É o que confere unidade à diversidade de expressões concretas simultâneas de crescimento urbano, integra os espaços urbano e não-urbano e articula perfis regionais diferenciados. O sistema urbano, no seu conjunto, é a expressão concreta da divisão social do trabalho no território. Cada região e cada cidade, por seu turno, corresponde a uma forma particular e concreta de inserção desta área e de sua população na organização social e territorial que corresponde ao padrão de acumulação prevalecente.

Deste modo, o processo de urbanização como objeto de análise compreende: as cidades, elas mesmas, isto é, as relações que as estruturam tal

⁷ Escrevi esta síntese a partir da Introdução de minha dissertação de Mestrado, como introdução a "Maturação do urbano paulista: generalização de um perfil cruel de urbanização capitalista", artigo apresentado no VI Encontro Nacional da ABEP (Olinda, 1988), consistindo em parte do texto pelo qual fui responsável na co-autoria com Ulysses Semeghini (*Anais*, vol. 2, p. 274-276). Atualizei a discussão para incorporá-la a "Desenvolvimento regional e urbanização nacional", artigo apresentado no 7º Encontro Nacional da ANPUR (Recife, 1997); é esta versão que reproduzo aqui, excluindo as referências ao argumento que é desenvolvido no artigo (*Anais*, vol. 2, p. 919-921).

como são; as relações entre as cidades, que as estruturam numa rede urbana articulada e hierarquizada, diferenciada regionalmente, isto é, num sistema urbano; e as relações entre cidade e campo, seja entre uma cidade particular e seu *hinterland* imediato, seja as relações estruturais entre a produção urbana e a produção agrária. Essas relações só ganham sentido vistas dentro de um processo histórico em movimento. O fundamental desse conjunto de relações estará na articulação simultânea, a cada momento (mutável historicamente), entre urbano, agrário e indústria – no geral e no particular – em que o peso e o significado de cada componente só podem ser compreendidos em função do processo de acumulação em que se insere esta articulação.

E, finalmente, último aspecto a ser ressaltado: o urbano concreto, historicamente produzido, é ao mesmo tempo condição para a produção, resultado da produção e constrangimento/determinação para a continuidade do desenvolvimento da produção. O processo de urbanização não só viabiliza o processo de acumulação como também o alimenta, pela ampliação e diversificação das formas de valorização do capital, tanto em atividades ligadas diretamente à produção como naquelas cujo crescimento é inerente à escala da concentração populacional.

A divisão de trabalho cristalizada na hierarquia da rede urbana constituída determina fortemente o seu desenvolvimento futuro, assim como a história particular de cada núcleo urbano de modo geral delimita o leque de possibilidades para o seu desenvolvimento. Esta dinâmica própria, adquirida pelo sistema urbano, que reproduz e aprofunda a especialização funcional das cidades, é alterada quando um impacto poderoso, advindo de mudanças significativas no padrão de acumulação, ou de intervenções determinadas do Estado, tem força suficiente para alterar a divisão territorial do trabalho cristalizada pelo processo histórico anterior.⁸

Esta formulação tem implícita a idéia de que o processo de urbanização constitui uma certa *estrutura*, que se articula às estruturas econômica, política e social que vertebram a sociedade nacional, num movimento histórico de reiteração e mudança⁹.

⁸ Essas idéias estão desenvolvidas em *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces* (1982) e "Processo de urbanização no Brasil: delimitação de um campo de pesquisa" (1988). A construção dessa abordagem, centrada na questão da divisão social do trabalho, tem forte influência da proposta analítica sugerida por Vilmar Faria (1978), citado antes.

⁹ Refiro-me a *estrutura* com o significado que lhe deu F. H. Cardoso em "A dependência revisitada" (1980).

Cabe acrescentar hoje à formulação acima que o fenômeno contemporâneo da globalização do capital enquadra-se no que chamei de *impacto poderoso advindo de uma mudança significativa no padrão de acumulação*: o capital globalizado introduz sobre as cidades por ele alcançadas uma determinação inteiramente nova e alheia às relações históricas que soldavam o sistema urbano; e, ao fazer isto, rompe o campo de referência que se tinha da divisão social do trabalho – nacional e territorializado, delimitado e comandado a partir de dentro do território nacional – criando em seu lugar um sistema territorialmente indefinido, uma referência global desterritorializada.

É uma nova determinação a ser incorporada ao modelo analítico, mas que deve ser considerada com cuidado. Não significa que todo o processo histórico cai por terra, ao contrário: é o processo histórico de desenvolvimento do sistema urbano que constitui cidades com características tais que as tornam atraentes e disponíveis para a inversão desta nova forma, mais desenvolvida, do capital.

Na construção de um objeto de conhecimento tendo por referência o processo de urbanização – tanto no recorte paulista como para a totalidade do Brasil – o problema metodológico crucial é reconstruir concretamente o movimento histórico que relaciona a particularidade das regiões ao movimento geral que articula e dá sentido à diversidade de situações regionais.

Urbanização brasileira, processo multifacetado¹⁰

Uma análise compreensiva da urbanização brasileira implica procurar respostas a indagações de natureza diferente. Um conjunto delas diz respeito ao desenvolvimento econômico que se passou no Brasil: indagar sobre suas origens e sobre os efeitos do acelerado processo de industrialização que teve curso, transformando o arcabouço produtivo nas cidades e no campo, induzindo intenso processo de urbanização e mudanças na dinâmica e nas características do crescimento urbano, formando e transformando a rede urbana.

Deste ponto de vista o objeto de análise é configurado principalmente pelos processos econômicos e demográficos e as unidades analíticas

¹⁰ Esta síntese foi escrita como primeira parte do artigo "Uma de muitas facetas da paradoxal urbanização brasileira" (1993), versão modificada de trabalho apresentado no Encontro Internacional O Novo Mapa do Mundo (São Paulo, 1992); reproduzo-a tal como se encontra em SCARLATO e outros (orgs), *O Novo Mapa do Mundo: Globalização e Espaço Latino-Americano*, 1993, p. 199-202, apenas modificando o primeiro parágrafo, que no original se refere ao contexto para o qual se destinava o artigo.

privilegiadas serão as cidades e sua relação no sistema urbano : o desenvolvimento requer e produz condições materiais e sociais que se materializam no desenvolvimento de uma rede urbana, a qual, de acordo com ele, assume forma e dinâmica específicas que, por sua vez, condicionam o prosseguimento desse processo. Desta perspectiva, o Estado aparece basicamente através das políticas públicas que têm efeito sobre o desenvolvimento econômico e urbano.

Outra natureza de questões diz respeito à formação e dinâmica da sociedade que habita as cidades e põe em marcha o desenvolvimento: sociedade recortada por estratos de renda e interesses diferenciados, que dão forma a um Estado específico, moldado pelos sujeitos políticos constituídos ao longo do processo de desenvolvimento nacional.

Se num recorte mais abstrato pode-se distinguir Estado e sociedade civil como elementos constitutivos de uma formação social, concretamente ambos interagem num corpo social que fisicamente se distribui no território nacional. A estrutura de classes encontra-se, no real, fragmentada e multifacetada em cada cidade da rede urbana. Sua natureza está enraizada na própria construção das cidades e na dinâmica da vida urbana, tanto no que há de particular a cada lugar, como no que há de geral às cidades brasileiras. Traços diferentes, conflituosos ou contraditórios no interior do comportamento das classes sociais são devidos, em parte, justamente à distribuição territorial que lhes confere atributos diferentes, pelos interesses particulares que se enraízam nas circunstâncias específicas em que se reproduzem as relações de classe em cada lugar.

Uma simultaneidade de urbanos diferentes, plenos de vida social, unidos por um processo de desenvolvimento comum e regulados pelo mesmo Estado, corresponde, no plano do real, ao que chamamos de "sociedade urbano-industrial" no plano dos conceitos. É na particularidade de cada um desses urbanos diferentes (e semelhantes), é no interior desse meio urbano - facetado e diverso, mas que tem uma unidade - que se reproduz a sociedade. Desta perspectiva, o Estado aparece não como um dado, mas como ente complexo que se refaz permanentemente, dentro do qual se fazem representar e se defrontam, simultaneamente, interesses de agentes sociais diferentes e de cidades e regiões diferentes.

A análise da relação entre os processos de urbanização e de mudança social, deste ângulo, iluminará os nexos internos que constituem a vida urbana: de como a cidade, através de atividades sociais de que os indivíduos participam ou às quais estão expostos, reproduz simultaneamente a sociedade de classes e a cultura nacionais, reiterando ao mesmo tempo a sua própria especificidade urbana. Além dos atores sociais, unidades analíticas privilegiadas serão as redes de instituições sociais *latu senso* que estruturam a vida urbana, formando e reproduzindo grupos sociais diferentes e, na sua interação, articulando e reproduzindo os processos mais gerais que se desenvolvem nas cidades e por intermédio delas.

Um outro conjunto de questões, ainda, refere-se à natureza da urbanização contemporânea. O desenvolvimento urbano brasileiro deve certamente ser explicado em função de sua relação com o processo de industrialização nacional, mas não se esgotam aí os seus determinantes. Estamos hoje mergulhados em um movimento maior – de dimensão planetária – de expansão tecnológica, que contamina todo o mundo através da internacionalização dos mercados e dos meios de comunicação, instaurando uma nova cultura e revolucionando os modos de habitar, consumir, trabalhar e mesmo pensar. No Brasil, país marcado por extremadas diferenças regionais, esse movimento apanha de modo diverso os diferentes locais.

Por outro lado, o capitalismo desenvolvido e expandido num mundo internacionalizado fez agudizarem-se e se generalizarem as profundas contradições da sociedade urbano-industrial assim produzida, que se expressam com nitidez nas cidades e aglomerados urbanos que crescem desordenadamente, onde os problemas sociais se avolumam, e que são encontrados, em graus diferentes, em todos os países alcançados pela modernização capitalista.

Analisar a urbanização brasileira implica reconhecer não só sua natureza capitalista e periférica mas, além disso, a natureza da urbanização contemporânea, mergulhada no entrecruzamento de fluxos de informações e de mercados que interligam o mundo de hoje.

De um lado, " ... impõe-se perguntar se o próprio conceito de cidade não está ultrapassado. As marcas da cidade ocidental, como Max Weber a descreveu, (...) estas marcas históricas confluíram em nossas cabeças até formarem um conceito difuso e multiestratificado. Este pertence ao tipo identificado por

Wittgenstein como parte dos hábitos e da autocompreensão da prática cotidiana: nosso conceito de cidade liga-se a uma forma de vida. Esta contudo se transformou a tal ponto que o conceito dela derivado já não logra alcançá-la. (...) As aglomerações urbanas emanciparam-se do velho conceito de cidade, ao qual no entanto se apegam o nosso coração." ¹¹

De outro lado, impõe-se considerar que se o conceito clássico de cidade já não logra alcançar a realidade urbana contemporânea, no capitalismo periférico outra questão se acrescenta a esta : "A experiência da cidade difere também de acordo com o estilo de sociedade em que ela se implanta. As metrópoles clássicas fornecem os grandes modelos de urbanização, de um tipo bastante diferente do processo de experimentação que ocorre nas chamadas metrópoles trágicas, que são as do terceiro mundo e que procuram copiar aqueles modelos diante de uma realidade social e tecnológica bastante diversa." ¹²

Nos anos 60, a discussão sobre se éramos ou não desenvolvidos confluiu, em diferentes versões, para a conclusão de que havia desenvolvimento, sim, mas específico e subordinado ao núcleo do capitalismo sediado no Primeiro Mundo. A discussão atual sobre os limites e alcances da modernidade, assim como sobre as tendências de reestruturação urbana provenientes da reorganização econômica e tecnológica em curso no mundo industrializado, recoloca questão similar embora em outro tempo e noutros termos.

A internacionalização, que nos anos 60 aparecia pelo fenômeno das multinacionais, hoje revela toda sua força e consequências, algumas pouco imagináveis então, exceto pelos teóricos da comunicação. Mais uma vez nos perguntamos sobre o percurso de nosso desenvolvimento, em que se ombreiam a urbanização intensa e moderna do Estado de São Paulo (onde as fortunas da laranja chegam a produzir ondas artificiais em represas nas fazendas ¹³) com a miséria arcaica da seca nordestina; e onde esta, no mesmo Nordeste, é vizinha de polos industriais de tecnologia avançada que se assemelham a enclaves ali implantados .

¹¹ HABERMAS, Juergen, "Arquitetura moderna e pós-moderna" (1987:123).

¹² SEVCENKO, Nicolau, "Fragmentação, simultaneidade, sincronização: o tempo, o espaço e a megalópole moderna" (1991:20).

¹³ Conforme documentário exibido na TV Cultura.

Assim, não são apenas nossas metrópoles que são trágicas, o Brasil urbanizado é permeado de paradoxos. Imersos na internacionalização do mercado, dispondo de tecnologia de ponta em alguns setores, vendo multiplicarem-se modernos *shopping centers* em todas as grandes cidades, com uma televisão em rede que não só traz o mundo para dentro das casas como se atreve a enfrentar nossa rígida moral machista, continuamos a presenciar a absoluta falta de vigência da norma jurídica no interior do país, a reprodução do analfabetismo e a ver perpetuarem-se traços do que se poderia chamar de uma cultura pré-moderna, em que não se incorporam os valores típicos nascidos da *urbe* como a cidadania, os direitos civis e sociais (e, ao mesmo tempo, somos inovadores nesse mesmo campo, ao criar e multiplicar Delegacias de Defesa da Mulher).

A natureza da urbanização contemporânea nos atravessa, mas somos atravessados também por traços arcaicos de nossa cultura, não superados pela urbanização, que se expressam diariamente no nosso comportamento social. O novo Brasil, urbanizado, é um país paradoxal, simultaneamente moderno e arcaico para os dias de hoje. Estes traços de nossa modernidade conformam o rosto de nossa urbanização.

Periodização histórica

Periodização de referência: origem e desenvolvimento do processo de acumulação capitalista

O processo de urbanização sintetiza uma articulação historicamente determinada entre diversos processos particulares: o crescimento demográfico e o movimento migratório; a evolução de diferentes atividades produtivas, rurais e urbanas, e o desenvolvimento inerente a cada uma delas; a evolução das atividades propriamente urbanas, terciárias (administração, comércio, serviços), através das quais as cidades respondem às demandas produtivas e demográficas de si mesmas e de seu entorno; a evolução da técnica, que modifica as formas de produção e de circulação, os serviços urbanos necessários, as relações de trabalho e a própria construção das cidades ¹⁴. Ainda que a ambição da pesquisa

¹⁴ Poderiam ser considerados processos ainda mais particulares, como a evolução na produção e distribuição de energia, as mudanças na administração pública ou na divisão de trabalho entre os diferentes níveis de governo, a evolução técnica da indústria da construção civil, as sucessivas políticas habitacionais e outros.

fosse a de abarcá-los todos, os limites do manejo analítico impõem escolhas, face aos objetivos almejados, para decidir-se os marcos de uma periodização.

Periodizar o processo de urbanização implica relacionar periodizações particulares de processos que embora articulados desenrolam-se em ritmo e intensidade diferentes, além de diferenciar-se também regionalmente. O movimento geral da estruturação urbana do estado de São Paulo concretizou-se de modos diferentes nas suas duas metades – a Leste e a Oeste; além disso, ao chegar ao Oeste, alguns processos originados no Leste já não eram os mesmos pois que mudaram no decorrer do percurso.

A periodização é inicialmente uma hipótese de trabalho, um ponto de partida; no decorrer da análise ela é questionada e revista, depurada e apurada; ao final da análise a periodização é resultado, ponto de chegada: retrata os passos da história que a análise confirmou e/ou revelou.

Meu ponto de partida foi uma revisão da periodização formulada em minha dissertação de mestrado (Gonçalves Ohtake, 1982), em que articulei à formação da rede urbana paulista (medida pela progressão de municípios novos criados) a periodização de João Manuel Cardoso de Mello (1982) sobre a gênese da acumulação propriamente industrial no Brasil, tendo ajustado a esta, para o período cafeeiro, a operacionalização propiciada pelo conceito de complexo cafeeiro elaborado por Wilson Cano (1977).

Nesta e em outra pesquisa anterior (Negri, Gonçalves & Cano, 1988), estudei basicamente o desenvolvimento do Interior do estado de São Paulo e a existência da metrópole – referência e complemento necessários – foi assumida como um fato dado, não problematizado. Nesses estudos, adotei a periodização de Cardoso de Mello (1982) também como pressuposto, como uma referência em princípio que o trabalho não visava discutir.

Neste trabalho de agora, adotei postura diferente: incluí como objetivo verificar a relação entre o desenvolvimento da rede urbana paulista e a formação da metrópole e, também, verificar a adequação daquela periodização – não a tomei como pressuposto mas problematizei-a.

Pareceu-me que naquelas duas oportunidades eu reduzira uma periodização à outra, um tanto mecanicamente. Apesar do processo de urbanização (principalmente no caso do estado de São Paulo) ser determinado em última instância pela gênese e desenvolvimento do processo de acumulação

capitalista, a periodização daquele não pode ser uma projeção mecânica dos estágios deste último.

Decidi dar início a este trabalho tomando por guia uma periodização geral da *formação da rede urbana* (apresentada no próximo item, versão modificada daquela a que cheguei em 1982) e manter no horizonte da reflexão a periodização do processo de acumulação, aguardando que a pesquisa da formação urbana do estado de São Paulo, ao relacionar a formação e desenvolvimento da metrópole à do restante da rede urbana paulista, levasse a brotar do conjunto uma periodização que explicasse de modo integrado o desenvolvimento urbano do estado de São Paulo (corroborando ou não a periodização baseada no processo de acumulação).

Meu pensamento evoluiu no sentido de passar a pensar o processo de urbanização como parte integrante da transformação social que constitui a mudança de estágios no processo de acumulação. Refletindo sobre a periodização de Cardoso de Mello (1982) em relação aos propósitos da presente análise, discriminei com mais clareza a diferença na abrangência dos dois estudos – este e o daquele autor – e concluí que para haver uma compatibilidade lógica seria necessário reequacionar seus termos tendo em vista ajustá-los à especificidade do processo de urbanização. Vejamos a que me refiro.

Em *O capitalismo tardio* (1981), a abordagem de Cardoso de Mello move-se no campo da economia política. Sua investigação procura nas circunstâncias concretas da história paulista a gênese da acumulação capitalista; busca descobrir como o capital industrial brotou e se autonomizou do capital mercantil originado da economia cafeeira. Reconstruindo articulações em busca da origem e amadurecimento do capital industrial, identifica estágios progressivos no processo histórico de acumulação, desde as origens da economia colonial vinculada ao capitalismo mercantil europeu, até que a industrialização capitalista retardatária se configurasse de modo cabal no Brasil e o movimento da acumulação fosse internalizado e conquistasse autodeterminação.

É importante assinalar que este autor usa o termo *industrialização* para expressar um conceito específico, referido ao processo latino-americano de *industrialização capitalista retardatária* – portanto, atribui-lhe significado distinto daquele que se costuma associar usualmente a esta palavra quando a utilizamos correntemente para designar o desenvolvimento ou expansão da

atividade industrial através do crescimento e diversificação da produção das indústrias. Convém uma citação um pouco longa de Cardoso de Mello, para fixar com clareza o campo de sua análise:

"Com o nascimento das economias capitalistas, já o dissemos, o modo de produção capitalista se torna dominante na América Latina. Porém, *o fato decisivo é que não se constituem, simultaneamente, forças produtivas capitalistas, o que somente foi possível porque a produção capitalista era exportada. Ou seja, a reprodução ampliada do capital não está assegurada endogenamente, isto é, de dentro das economias latino-americanas, face à ausência das bases materiais de produção de bens de capital e outros meios de produção. Abre-se, portanto, um período de transição para o capitalismo.*

A problemática da transição é a problemática da *industrialização capitalista* na América Latina, porque a revolução das forças produtivas, quer dizer, a industrialização, se dá sob a dominação do capital¹⁵.

A industrialização capitalista, portanto, deve ser entendida como o processo de constituição de forças produtivas capitalistas, mais precisamente como o processo de passagem ao modo especificamente capitalista de produção, ao que é impropriamente chamado de capitalismo industrial.

Mas o que entender, pergunto, por forças produtivas capitalistas? Deve-se afastar, desde logo, a idéia de que seu conceito se reduz à revolução do processo de trabalho efetivado pela maquinização dos processos produtivos. (...) Ao contrário, este modo de entender ... é inaceitável, pois não leva em conta as condições endógenas necessárias à reprodução e expansão do capitalismo.

Penso que o conceito de forças produtivas capitalistas prende-se a um tipo de desenvolvimento das forças produtivas cuja natureza e ritmo estão determinados por um certo processo de acumulação de capital. Isto é, aquele conceito só encontra sua razão de ser na medida em que se defina a partir de uma *dinâmica da acumulação especificamente capitalista*, que vai muito além do aumento do excedente por trabalhador derivado da introdução do progresso técnico.

Deste ponto de vista, pensamos em constituição de forças produtivas capitalistas em termos de *processo de criação das bases materiais do capitalismo*. Quer dizer, em termos da *constituição de um departamento de bens de produção capaz de permitir a autodeterminação do capital*, vale dizer, de

¹⁵ A este respeito, cita Sérgio Silva (1978:20): "... é preciso considerar a industrialização em si mesma (quer dizer, a industrialização como progresso das forças produtivas) como um processo social, e mais precisamente como o *aspecto técnico* do desenvolvimento de relações de produção determinadas, como uma forma de desenvolvimento das forças produtivas correspondendo a relações sociais de produção determinadas, na vigência de relações de produção capitalistas. Em outras palavras, é preciso considerar que o desenvolvimento das forças produtivas assume as formas adaptadas à reprodução das relações de produção dominantes. O desenvolvimento das forças produtivas sob a dominação do capital não é **somente** desenvolvimento das forças produtivas: é, também, desenvolvimento das relações sociais capitalistas. Em outras palavras, reforço da dominação do capital sobre o trabalho." (Os grifos são do autor e a citação corresponde à versão mimeografada anterior ao livro).

libertar a acumulação de quaisquer barreiras decorrentes da fragilidade da estrutura técnica do capital.

... a industrialização capitalista na América Latina é *específica* e sua especificidade está duplamente determinada: *por seu ponto de partida*, as economias exportadoras nacionais, e *por seu momento*, o momento em que o capitalismo monopolista se torna dominante em escala mundial, isto é, em que a economia mundial capitalista já está constituída. É a esta industrialização capitalista que chamamos retardatária." (Cardoso de Mello, 1982: 96-98, grifos do autor).

A partir da crítica à abordagem cepalina (expressa na periodização de Celso Furtado, 1976), que assentava na formação do mercado interno e do "desenvolvimento para dentro" a linha de força do processo de transformação da economia agroexportadora para a industrial, Cardoso de Mello desloca o foco analítico para a gênese do capital cuja reprodução tornou possível a "industrialização capitalista retardatária" no Brasil.

Sua análise levou-o a rever a periodização cepalina e reformulá-la com base na origem e progressão de um processo de acumulação que, originado na economia cafeeira, resultou no capital industrial propriamente dito – um percurso histórico que teve início na *economia colonial*, evoluiu para uma *economia mercantil-escravista nacional*, cuja superação histórica instituiu uma *economia exportadora capitalista*, dentro da qual teve origem o capital industrial; e este nasceu e se enraizou atravessando três fases: o nascimento e consolidação do capital industrial (1888 a 1933), uma industrialização restringida (1933 a 1955) e a industrialização pesada (a partir de 1956/61). (Cardoso de Mello, 1982: 96-122).

Em *Raízes da concentração industrial em São Paulo* (1977), Wilson Cano investigou de outro ângulo o desenvolvimento de relações capitalistas de produção no estado de São Paulo, reconstruindo a formação de um complexo econômico: o complexo capitalista cafeeiro¹⁶. Para tanto, analisou o período compreendido aproximadamente desde as duas últimas décadas do século passado até a eclosão da crise cafeeira de 1929:

"É nele que a economia de São Paulo se prepara para a consolidação de sua posição no mercado nacional, que se daria após a 'Grande Depressão'. Ao contrário das demais regiões, São Paulo contou com os elementos fundamentais para sua expansão diversificada e concentradora: avançadas relações capitalistas

¹⁶ O conceito de "complexo econômico cafeeiro" elaborado por Cano para designar o ordenamento estrutural que regeu o desenvolvimento paulista, desde principalmente 1870 até a crise de 29, é exposto no capítulo 2 deste texto.

de produção, amplo mercado 'interno' e, desde muito cedo, uma avançada agricultura mercantil, mesmo se excluído o café. Daí decorreu seu processo de concentração industrial e, já antes de 1930, sua estrutura industrial era a mais avançada do país, contando, inclusive, com um incipiente compartimento produtor de bens de produção, instalado com vistas ao mercado nacional. Daí se estabeleceu, desde cedo, uma relação de forte predominância do complexo econômico paulista sobre as demais regiões do país, imprimindo-lhes, em grande medida, uma relação comercial de 'centro-periferia'." (Cano, 1977: 15).

Encontrei em Cardoso de Mello (1982) uma referência geral para a análise da formação urbana paulista e, em Wilson Cano (1977), minuciosa pesquisa e referencial analítico que permitiram fazer a ponte entre a gênese e desenvolvimento do processo de acumulação capitalista e o desenvolvimento urbano paulista (caracterizado pela concentração industrial). Conforme discuto neste estudo, a urbanização paulista é parte integrante do processo de transição da economia agroexportadora cafeeira para a economia industrial: o processo de urbanização, tal como ocorreu no estado de São Paulo, organizou no território uma base social e material inteiramente articulada, que propiciou as condições gerais necessárias para a estruturação do modo de produção capitalista¹⁷; além disso, a forma e o momento em que isto ocorreu deram condições a que se nucleasse nesta porção do território nacional a industrialização capitalista retardatária brasileira.

Ao investigar em minha dissertação de Mestrado a relação entre os processos de acumulação e de urbanização do estado de São Paulo, pude estabelecer com clareza dois momentos distintos em que a articulação entre ambos mostrou-se perfeitamente nítida: foi possível apreender uma forma específica de desenvolvimento urbano articulada pelo complexo econômico cafeeiro e outra pela industrialização pesada. O período da industrialização restringida permaneceu indistinto.

Esta passagem obscura pedia um esclarecimento e, ao realizar o presente estudo, a necessidade de investigar de modo mais acurado a relação entre o

¹⁷ Marx afirma que à grande indústria corresponde uma revolução no regime de produção agrícola e industrial que, por sua vez, requer uma mudança igualmente revolucionária nas *condições gerais do processo social de produção*, referindo-se particularmente aos meios de comunicação e transporte (Marx, 1974: 313-314). Este é o ponto de partida de Lojkine para caracterizar a urbanização capitalista, acrescentando dois elementos fundamentais às *condições gerais* requeridas, providos pelo meio urbano: a) a concentração dos meios de consumo coletivo, que pouco a pouco criam necessidades sociais novas e um certo modo de vida; e b) uma forma de aglomeração específica do conjunto dos meios de reprodução do capital e da força de trabalho, que se transforma em condição determinante do desenvolvimento econômico (Lojkine, 1972).

período de industrialização restringida e a periodização do processo de urbanização paulista permaneceu em questão ao longo de todo o trabalho.

A "industrialização pesada" importa para o desenvolvimento urbano não só por via da determinação geral num plano mais alto de abstração – a autodeterminação do capital industrial (que requereu e induziu a integração do mercado nacional¹⁸) – mas também, e principalmente, pela transformação da organização social e econômica do território paulista, produzindo intensa concentração industrial e populacional na metrópole. Face a esta evidência, meu primeiro movimento foi procurar a expressão urbana da industrialização restringida; mas, refletindo melhor sobre isto, concluí ser outro o caminho.

No contexto analítico daquele autor, "industrialização restringida" refere-se a um período de *transição*: da dominância do capital mercantil cafeeiro no processo de acumulação para a dominância do capital propriamente industrial. É um estágio intermediário, em que o capital industrial já tivera origem mas sua acumulação não era ainda autodeterminada devido a um desenvolvimento de forças produtivas capitalistas insuficiente para dar origem a um departamento de bens de produção. E, conforme enfatiza Sérgio Silva, considerada a industrialização como processo social (isto é, como progresso das forças produtivas), tal insuficiência seria um aspecto *técnico* do desenvolvimento de relações sociais de produção determinadas. Assim, na análise da relação entre o desdobramento do capital mercantil cafeeiro e a plena constituição do capital industrial, o período definido por Cardoso de Mello como "industrialização restringida" apreende um estágio dessa relação, dentro do movimento de estruturação do processo de industrialização.

Mas, para a abordagem analítica focada no desenvolvimento urbano, a abordagem da *transição* deveria ser necessariamente mais ampla, abrangendo os diferentes movimentos que se articularam na composição do processo *geral* de reprodução do capital: o início da indústria (distribuída de certa forma no território), a diversificação agrícola, a ocupação da porção Oeste do estado e todo o campo novo de atividades que se abriu graças ao desenvolvimento urbano que se operou articulando tudo isso.

Os objetos construídos por esse autor e por mim são de natureza diversa e há que não confundi-los. Ambos investigamos o concreto histórico produzido

¹⁸ A integração do mercado nacional é analisada por Wilson Cano em seu livro posterior, de 1985, sobre o período 1930-1970.

socialmente pela ação de determinados agentes, mas de ângulos diferentes. Cardoso de Mello reconstrói a evolução histórica da dinâmica da acumulação, que se apóia na gradual construção de uma base técnica constituída pela estruturação de um setor produtivo industrial. Meu objetivo é reconstruir a evolução histórica da divisão de trabalho – social e territorial – que deu condições para desenvolver-se um processo de acumulação e se concretizou em um específico processo de desenvolvimento urbano.

Portanto, para os propósitos desta investigação, não se trata de procurar indícios de uma conformação urbana determinada pela industrialização restringida, mas sim investigar *como o desenvolvimento urbano participou do processo de transição* do capitalismo mercantil cafeeiro para o capitalismo propriamente industrial – e não desde a industrialização restringida, mas desde a origem da transição, isto é, desde o início do complexo cafeeiro ou, em outros termos, desde as origens da "industrialização capitalista retardatária" a que se refere Cardoso de Mello.

Compreendi que são planos de análise diferentes e reorganizei o andamento do trabalho: não mais busquei evidências que identificassem a expressão urbana dos períodos definidos por Cardoso de Mello, mas procurei investigar e refletir sobre de que modo o desenvolvimento urbano integrou o processo de transição para o capitalismo propriamente industrial a partir da base urbana originada pelo complexo cafeeiro.

Na periodização de Cardoso de Mello, a "industrialização restringida" configura um período, enquanto que a "industrialização pesada" é principalmente um marco, pois determina um período dali em diante contínuo: o pacote de inversões de 1956-61, ao constituir um departamento de bens de produção, ultimou a constituição de forças produtivas capitalistas e, portanto, finalizou o processo de "industrialização capitalista retardatária". É um marco porque abre outra etapa histórica, contemporânea, de desenvolvimento industrial capitalista sem barreiras advindas da fragilidade técnica do capital – e esta nova etapa já não é objeto de análise do autor.

Para Cardoso de Mello o problema era explicar o percurso do processo de constituição de forças produtivas que levou a configurar-se por completo no Brasil a industrialização capitalista retardatária; assim, sua análise se encerra ao ter início a "industrialização pesada":

"Em suma, a industrialização pesada configura um ciclo de acumulação e, por isto, compreende dois momentos: o de expansão, entre 1956 e 1961, e o de depressão, entre 1962 e 1967. (...)

A industrialização chegou ao fim e a autodeterminação do capital estava, doravante, assegurada." (Cardoso de Mello, 1982: 122, grifo meu).

A industrialização chegou ao fim porque o processo de transição (isto é, o processo de constituição de forças produtivas capitalistas) tinha se completado e o processo de acumulação tinha se configurado cabalmente capitalista. Este assumiria daí por diante a dinâmica cíclica típica do capitalismo e o desenvolvimento industrial, livre de barreiras anteriores, produziria intensa transformação social, em escala e velocidade inéditas, atribuindo novas demandas e características ao desenvolvimento urbano.

Tais reflexões alertaram-me para a necessidade de formular uma periodização que desse referência à pesquisa do processo de urbanização do estado de São Paulo, baseada no processo de acumulação tal como a de Cardoso de Mello, mas compatibilizando logicamente os planos de análise. Vejamos como resolvi a questão.

Conforme indiquei antes, a periodização desse autor tem por base a problemática da industrialização capitalista retardatária na América Latina e esta é entendida como processo de constituição de forças produtivas capitalistas. O conceito de forças produtivas (que só tem sentido a partir de uma dinâmica de acumulação especificamente capitalista) é definido em termos de processo de criação das bases materiais do capitalismo, correspondendo à constituição de um departamento de bens de produção capaz de libertar a acumulação de barreiras decorrentes da fragilidade da estrutura *técnica* do capital.

A análise de Cardoso de Mello tem um foco nitidamente delimitado: investigar como a partir da acumulação cafeeira teve origem o capital industrial e como este adquiriu autodeterminação. A "industrialização restringida" foi o primeiro passo: constituiu-se a industrialização (porque o capital industrial passou a dominar o processo de acumulação) mas ela não era ainda autodeterminada; a "industrialização pesada" teve início quando se solucionou a fragilidade da estrutura técnica do capital pela constituição de um departamento de bens de produção.

Como o estado de São Paulo se caracterizou pela concentração da indústria brasileira no seu território, e esta, por sua vez, resultou da grande

envergadura do negócio cafeeiro paulista, a relação entre o processo de urbanização e estes dois processos é evidente e, portanto, a periodização de Cardoso de Mello em princípio encontraria sentido no desenvolvimento urbano paulista. Entretanto, este último configura problema mais amplo. A periodização de Cardoso de Mello é necessária enquanto referência estrutural do ordenamento da economia paulista, cuja compreensão é estratégica para explicar a urbanização paulista; mas a fragilidade da estrutura técnica do capital, especificidade do campo da economia, distancia-se do campo da urbanização.

Para a análise do desenvolvimento urbano, é preciso ter no horizonte uma referência outra, mais geral: a gradual constituição do *capital* enquanto *relação social ordenadora da vida social que se estruturava em São Paulo*. Para uma análise da progressiva constituição do meio social urbano, é preciso investigar como foi se constituindo e generalizando essa relação concretamente no meio social paulista, numa reconstrução simultaneamente geral e concreta.

A atividade social sob a acumulação mercantil cafeeira não produzia urbanamente mercadorias, não transformava matérias acrescentando-lhes valor pelo trabalho; ela consistia em providenciar como mercadorias produzidas em outro lugar passariam de umas mãos às outras – as produzidas além-mar, que eram importadas e deviam ser distribuídas; e o fruto das lavouras cafeeiras, que se realizaria como mercadoria alhures e que devia ser transportado para que o fosse.

A atividade social sob a acumulação industrial é de outra natureza: tanto no meio rural como no meio urbano são produzidas mercadorias. A cidade não é apenas cenário para a passagem delas, mas local de transformação de matérias através de trabalho, mercado de consumo de produtos da própria cidade ou de cidades outras do mesmo sistema urbano. Este se converte em um grande campo de circulação de força de trabalho, de matérias-primas e de mercadorias acabadas – nele mesmo produzidas – e, portando, estabelece-se nele um circuito de alimentação que retroage sobre si mesmo.

A produção industrial, por sua vez, imprime outro ritmo e exigências ao trabalho social, subordina a atividade mercantil e cria novas. É uma espiral ascendente: a indústria requer mercado e o mercado demanda mais mercadorias; valores-de-uso deixam de ser fabricados artesanal e caseiramente para serem substituídos por mercadorias, as quais, por sua vez, requerem formas de

distribuição. Um sistema urbano, sob forças produtivas capitalistas, corresponde ao ordenamento no espaço de formas de se realizarem os quatro momentos da produção a que Marx (1974 b) se referia: produção, distribuição, circulação e consumo. Inclui a formação de meios para a reprodução dos meios de produção e da força de trabalho e, também, para a reprodução das elites.

As relações que estruturam e interligam as cidades são diversas nos dois casos e, em se tratando do estado de São Paulo, é preciso apreender a passagem de um caso a outro. Antes do complexo cafeeiro, as cidades paulistas caracterizavam uma rede mercantil muito simples, em que algum lucro vinha de alguma troca. A economia cafeeira também era mercantil mas, por seu vulto e dinamismo, deu origem a uma diversificação de oportunidades para a inversão de excedentes e reuniu uma grande população; e esta aproveitou as oportunidades existentes e criou outras. O próprio desenvolvimento das cidades contribuiu para a diversificação de oportunidades: no seu próprio equipamento e reprodução e no início de atividades produtivas urbanas. Foi a diversificação e especialização de atividades mercantis, somada ao trabalho assalariado, que originou uma dinâmica de acumulação no complexo cafeeiro.

Vendo a questão deste ângulo, a periodização de Cardoso de Mello (1982), ao restringir o processo de criação das bases materiais do capitalismo à constituição de um departamento de bens de produção, oferece uma referência insuficiente para a explicação do processo de urbanização paulista. Além disso, na reconstrução da constituição progressiva de um determinado e concreto meio urbano, são precisas mediações que dêem inteligibilidade à relação entre processo de acumulação e desenvolvimento urbano.

Tomei por base as minuciosas e percucientes considerações teórico-metodológicas de Faria (1978) e assumi sua sugestão de articular uma problemática sociológica do urbano a partir de uma questão clássica das ciências sociais – a divisão do trabalho social. Enfrentei o risco da dificuldade teórica de fazê-lo, limitando minha ambição a pôr de pé um argumento. Se este for considerado legítimo, outros pesquisadores poderão refinar o tratamento teórico para além do ponto em que fui capaz de fazê-lo. Recorri à periodização de Cardoso de Mello seguindo a advertência de Faria:

"Semelhante instrumental não poderá ser desenvolvido, a menos que se conte com formulações que dêem conta dos mecanismos responsáveis pelo padrão e pela dinâmica do processo de divisão do trabalho social. Tais formulações devem

ser capazes de ajudar a compreender a reprodução reiterada de um mesmo padrão de divisão do trabalho social e o surgimento de um novo padrão. Sem quadros que estruturam teoricamente esta problemática, será difícil desenvolver periodizações que delimitem situações concretas, cuja análise deverá ser feita a partir das determinações gerais impostas pelo seu padrão histórico-estrutural de divisão do trabalho social." (Faria, 1978: 94-95).

Refletindo sobre a inadequação daquela periodização para os propósitos desta pesquisa, concluí que a solução do problema seria manter seu sentido mas ampliar a abrangência do seu balizamento. Concluí que a *dinâmica da acumulação* deveria adquirir sentido, no âmbito da presente análise, não no campo estrito da estrutura técnica do capital mas como referência geral, nexos explicativo de mudanças na estrutura da produção e do trabalho social e de sua organização no território.

Se minha hipótese for legítima, isto é, se o desenvolvimento urbano paulista correspondeu à forma concreta de se realizar a transição da economia agroexportadora para um modo de produzir especificamente capitalista, então, à *dinâmica da acumulação* estudada por Cardoso de Mello deveria corresponder uma certa *dinâmica de divisão do trabalho social* (conforme sugerido por Faria), com características territoriais nítidas, inclusive quanto à articulação na formação e desenvolvimento da metrópole e do restante da rede urbana.

Isto corresponderia àquilo a que me referi em item anterior como padrão de acumulação. Mais precisamente, deveria ser chamado de *padrão social de acumulação*. Redefini os termos da periodização de Cardoso de Mello com base nesta idéia, adequando-a ao contexto analítico aqui desenvolvido.

Um *padrão social de acumulação* enfeixaria tanto os requerimentos a serem preenchidos pela produção social em determinado período histórico, como também as formas do trabalho em que ela se realizaria; e a forma de articulação entre urbano, agrário e indústria constituiria a forma concreta de se realizar uma certa *dinâmica de acumulação*, ou seja, em que condições sociais se realizaria a acumulação capitalista. Um *padrão social de acumulação* corresponderia a um certo ordenamento da atividade social, em que a riqueza é produzida e reproduzida de uma certa maneira e segundo certas relações sociais, incluindo-se entre estas, mas não exclusivamente, as relações de produção e as relações entre os setores da atividade social.

Desta perspectiva, passei a pensar "industrialização restringida" como *acumulação industrial restringida* e "industrialização pesada" como *acumulação*

capitalista autodeterminada. Não se trata de mera troca de palavras, mas de ampliação do sentido da referência. Com isto, tais períodos deixaram de ser demarcados pela questão *técnica* do capital mas permaneceram delimitados pela capacidade de autodeterminação do capital – distinguindo-se pela força (ou alcance) de sua capacidade para determinar novo rumo ao desenvolvimento social e urbano herdado do complexo cafeeiro.

Uma boa periodização deve ter um critério único, dominante, válido para recortar todos os períodos. Desta forma, resolvi a incongruência lógica de periodizar a urbanização – que diz respeito ao desenvolvimento da divisão do trabalho social – por um critério externo mais restrito do que ela; converti a dinâmica da acumulação de Cardoso de Mello ao padrão social de acumulação subjacente àquela dinâmica.

Com isto obtive uma periodização logicamente compatível e deste modo resolvi o problema da periodização, uma vez que a concepção de "complexo cafeeiro" formulada por Cano traz em si um padrão ordenador da divisão do trabalho e, assim, oferece melhor alternativa para tratar o período inicial da acumulação, equivalente ao do "nascimento do capital industrial" de Cardoso de Mello.

Por sua complexidade, o processo de urbanização admite periodizações diversas, dependendo de qual o critério central adotado. Assumindo-se um, os demais ficam subordinados; adotando-se outro, reorganiza-se o universo e muda a hierarquia de subordinação.

De qualquer modo, quaisquer que sejam os marcos utilizados, é preciso levar em conta que certas condições foram necessárias para que a urbanização paulista decorresse da forma específica em que decorreu: a) o meio físico encontrado no estado de São Paulo, isto é: território extenso; terra e clima favoráveis para a agricultura; localização estratégica no país e condições de relevo propiciando caminhos naturais de comunicação com o exterior do estado; bacias hidrográficas oferecendo hidrovias, fertilidade ao solo, fonte de energia para a indústria e para as cidades e abastecimento de água em geral; b) fatores culturais e políticos que determinaram o comportamento dos agentes sociais que puseram em marcha esse processo histórico; c) o contexto histórico mais geral de expansão do capitalismo.

Periodização-guia: formação da rede urbana paulista

A periodização apresentada neste item utiliza como parâmetro *a constituição da rede física de cidades* (apreendida através do ritmo de evolução da criação de novos municípios), balizada por mudanças no modo de ocupação do espaço articuladas à transformação na organização social da produção.

Adotei parâmetros que possibilitassem uma periodização suficientemente geral e suficientemente específica. Refinamentos poderão ser feitos, bastando que sejam adotados parâmetros adicionais mais particulares tendo em vista especificar a pesquisa em tal ou qual sentido. Como *referência geral para a análise do processo de urbanização paulista* – síntese espacializada de um processo histórico complexo e multifacetado, social e material – creio ser esta a periodização mais adequada, por ser simples e nítida, geral e específica.

Na formação da rede urbana paulista pode haver discussão sobre o ano exato a considerar como referência inicial de cada período, mas não há dúvida sobre a existência de dois marcos fundamentais: 1) a expansão cafeeira organizada em um complexo econômico poderoso, que ocupou e urbanizou a maior parte do território e fez da cidade de São Paulo um centro urbano dinâmico e importante; 2) o processo de industrialização, desencadeado e nucleado no estado, que intensificou a urbanização, mudou os fluxos de relações no sistema urbano e consolidou a metrópole embrionária herdada do complexo cafeeiro, agregando à Capital e seu entorno uma concentração industrial inusitada e fazendo da região metropolitana a maior concentração industrial no país e, da Capital, o centro nervoso da industrialização brasileira.

A expansão cafeeira, entretanto, foi possível graças a uma base anterior, originária da ação exploradora dos bandeirantes, do tráfico dos mercadores de animais, do comércio para o abastecimento às regiões de mineração, do renascimento agrícola através da cana-de-açúcar. Disto resultou uma ocupação inicial do território, circunscrita ao litoral, ao vale do Paraíba e à região central do estado, que à época era o extremo oeste da área contínua então ocupada.

Apesar desse processo de povoamento ter sido lento e incipiente, criaram-se neste período pré-requisitos para a expansão urbana que viria a ocorrer com o café: abertura de caminhos irradiados da Capital em direção ao interior desabitado, estabelecendo fluxos de comunicação e de trocas, que

ultrapassaram as fronteiras paulistas e ganharam as regiões vizinhas; alguma riqueza acumulada, investida e reinvestida na agricultura de exportação; contatos com o mercado internacional abertos através da exportação do açúcar; melhorias na comunicação com o porto de Santos; escravaria, fazendas, estradas, cidades.

O café começou a ser plantado no vale do Paraíba e no litoral norte mais ou menos à mesma época que a cana de açúcar na porção central do estado, por volta de 1770, e sua expansão tomou corpo em torno dos anos 1830, após descer pelo vale e começar a substituir a cana na região mais próxima à Capital de São Paulo, adentrando a porção central do estado. Mas foi somente com a estruturação do complexo cafeeiro, empresarial e capitalista, que o café passou a imprimir ao processo de urbanização ritmo e caráter nitidamente diferenciados – transformando a rede de cidades pré-existente em um sistema urbano articulado, convergente para o porto de Santos e sob o comando da cidade de São Paulo.

Considereei os anos 70 do século passado como marco inicial da expansão urbana articulada ao complexo cafeeiro por uma dessas escolhas arbitradas pelo analista. De um lado, Cano situou em 1886 o início do complexo cafeeiro predominantemente capitalista e, de outro, há indícios de uma reorganização das bases da produção cafeeira desde 1850; e foi nos anos 1880 que a regulamentação formal da imigração estrangeira se completou e que o plantio do café teve extraordinária expansão. Mas considereei o ano de 1870 como marco por demarcar uma mudança fundamental: o início do funcionamento da estrada-de-ferro Santos-Jundiaí, inaugurando o *sistema São Paulo - Santos* (expressão cunhada por Caio Prado) na exportação do café – eliminando o principal constrangimento existente para a continuidade da expansão cafeeira no território e criando a base inicial para a expansão ferroviária que se seguiu. Principalmente, é um marco que diz respeito simultaneamente tanto ao desenvolvimento da rede urbana paulista como ao da cidade de São Paulo.¹⁹

Entretanto, o processo de urbanização movido pelo café não se desenvolveu linearmente entre 1870 e 1929, ano da grande crise em que

¹⁹ Secundariamente, poderíamos agregar também a este critério o fato de que nos anos 1870 ocorreu uma outra inovação fundamental na organização da economia cafeeira: a introdução da maquinização no beneficiamento do café – o que viria também a alavancar a transformação dessa economia, então escravista, em direção à modernização capitalista (Mello, 1982: 72-88). Cano situa em 1870 o início da estruturação do complexo cafeeiro, num estágio ainda predominantemente escravista.

desmoronou o empreendimento cafeeiro. Distinguem-se dois períodos diferentes na urbanização articulada ao complexo cafeeiro capitalista, ao se considerar a interrelação de três processos que são aqui objeto de análise: a expansão da lavoura cafeeira, a extensão da rede ferroviária no território e o desenvolvimento da rede de cidades e correspondentes municípios.

Após o grande surto de crescimento dos anos 1880, sobreveio uma crise no final do século XIX. O acordo de Taubaté (firmado em 1906) garantiu uma sobrevida ao complexo cafeeiro e, graças à política de defesa e valorização do café, estimulou novo avanço da cafeicultura nas frentes pioneiras.

Mas mudou então a dinâmica da relação entre café e ferrovia. No século passado, as companhias de estradas de ferro foram constituídas e as ferrovias construídas para *acompanhar* o primeiro grande avanço da expansão cafeeira, isto é, quando ele já estava em curso; seguiram-no, portanto, até alcançar a franja pioneira de então. No segundo avanço, após a crise, as companhias ferroviárias eram já agentes econômicos plenamente constituídos, ativos e participantes do complexo cafeeiro e inclusive das pressões e negociações para definir-se uma política oficial de defesa do café; adiantaram-se no território, abrindo terras para a expansão cafeeira que viria.

Assim, a marcha da ocupação do estado de São Paulo e da urbanização articulada pelo complexo cafeeiro realizou-se em dois grandes passos: o primeiro rearticulando a rede urbana já existente e ampliando-a na metade Leste do território e o segundo expandindo a rede urbana para a metade Oeste²⁰.

O avanço da fronteira do café foi acompanhado pelo desenvolvimento de outras culturas agrícolas e também da pecuária, e concomitantemente foi dando origem à criação de povoados, freguesias, vilarejos; estes se transformavam em vilas ou cidades, que em breve conquistavam autonomia e desmembravam-se do município original passando a sediar novos municípios.

No primeiro desses passos, que se estendeu do último quartel do século passado até o seu final (quando houve a crise), o complexo cafeeiro se estruturou e desenvolveu. Neste período o café fez uso da estrutura urbana e sócio-econômica que o antecedeu, gestada tanto pelas frentes de ocupação

²⁰ *Metade Leste e metade Oeste* são uma forma aproximada de referência a duas porções do estado de São Paulo ocupadas em momentos diferentes e de formas diferentes. A divisória entre as duas metades pode ser pensada como uma linha que passasse por Bauru, paralela aos limites do estado a leste (a linha do litoral) e a oeste (a linha do rio Paraná).

avançada do interior como pelos recursos que o desenvolvimento anterior da lavoura canavieira havia mobilizado ou produzido desde as últimas décadas do século XVIII, somando-se àqueles provenientes do comércio de escravos, de gado e de animais de transporte.

Um relativo desenvolvimento urbano, sistema viário, fazendas já formadas, escravaria e demais recursos pré-existentes foram os elementos com que contou a economia cafeeira para se estruturar inicialmente. Nesse momento, a urbanização precedeu o café, que por sua vez precedeu a estrada-de-ferro. O complexo cafeeiro, ao dar origem a este novo elemento – a ferrovia – pôde sobrepujar a rede urbana pré-existente e daí por diante acrescentar-lhe enorme extensão.

Por outro lado, a República consolidou politicamente os interesses da cafeicultura (o que possibilitou a reação à crise do final do século pelo acordo entre os estados cafeeiros sob o beneplácito do governo central) e a abolição da escravidão consolidou as relações de trabalho assalariado com base na imigração estrangeira, abrindo caminho para relações especificamente capitalistas de produção. Deste modo, o complexo econômico cafeeiro paulista não só estabeleceu sólidas raízes na economia paulista e nacional, como também deu origem e base para a modernização capitalista do sistema de produção.

No segundo passo, sustentado pela política de defesa e valorização do café até a crise de 1929, o complexo cafeeiro ingressou num processo de mutação; diversificaram-se as oportunidades de investimento e o que era um complexo econômico dirigido exclusivamente à acumulação cafeeira abriu-se para outras formas de produção e de acumulação. Neste período inverteu-se não só a relação entre café e ferrovias mas também, radicalmente, a relação entre a urbanização e o complexo cafeeiro.

Ao avançar para o Oeste Pioneiro, este complexo de atividades econômicas em desenvolvimento mobilizou recursos para território virgem: derrubou a floresta e deu origem à urbanização necessária para dar suporte à continuidade de sua reprodução ampliada. E o crescimento urbano nessa região assumiu velocidade e características inteiramente novas. Aqui, o complexo cafeeiro incorporou recursos outros: a pecuária pré-existente e os eixos de tráfego comercial com os estados vizinhos, loteamentos de grandes glebas desocupadas realizados em moldes empresariais, a introdução do algodão na

agricultura como matéria prima para a indústria têxtil e de alimentos, novas atividades nas cidades – todos, recursos que contribuíram para a diversificação do complexo econômico cafeeiro no sentido da sua abertura para uma economia industrial.

Em suma, *expansão cafeeira* é uma forma generalizante e obscura de referência que esconde as profundas diferenças que marcaram a expansão da cafeicultura no território paulista. De fato, há três "expansões cafeeiras", cada uma correspondendo a uma fase específica da cafeicultura paulista, com repercussões diferentes e importantes no processo de urbanização:

1^a) A *fase inicial*, decorrida ao longo de todo um século, aproximadamente entre 1770 e 1870, em que a expansão agrícola baseava-se ainda – tal como a da cana-de-açúcar – em técnicas agrícolas primitivas, no transporte animal e no trabalho escravo (ainda que por volta de 1850 tenham se iniciado experiências pontuais de trabalho assalariado). No que diz respeito ao povoamento e à ocupação do território, esta fase da cafeicultura primeiro conviveu e depois deu sequência – com maior velocidade e intensidade – ao processo iniciado com a cana-de-açúcar ainda na capitania, chamado por Caio Prado de *renascimento agrícola* em terras paulistas, quando o declínio da mineração devolveu a São Paulo os homens e recursos que tomara emprestados. Do ponto de vista tecnológico, não há grandes diferenças.

2^a) A *fase de modernização capitalista da cafeicultura paulista*, decorrida entre cerca de 1870 e o final do século XIX, em que houve profunda revolução no modo de operar-se a produção cafeeira: mudança do trabalho escravo para o assalariado, inovação técnica nas práticas agrícolas e no processo de beneficiamento, mudança do meio de transporte animal para o ferroviário. O povoamento do campo e o crescimento urbano nesta fase sofreram forte estímulo mas a ocupação do território, ainda que com algum acréscimo, permaneceu relativamente nos mesmos limites da fase anterior, isto é, na metade Leste do estado. As ferrovias refizeram os percursos das estradas pré-existentes e a ocupação econômica do território se desenvolveu muito mais no sentido de ocupar os espaços ainda vazios e adensar o povoamento na metade já ocupada do estado, do que de expandir os limites do território ocupado para mais além no Oeste.

3ª) *A fase de sobre-vida estratégica da cafeicultura*, decorrida de 1906 a 1929, em que foram implementadas sucessivas medidas políticas para preservar a estrutura econômica baseada na cafeicultura, resultando em extraordinária intensificação do plantio nas zonas pioneiras. Este avançou por terras virgens à medida que as ferrovias foram abrindo acesso e a ocupação das terras passou a incorporar a pecuária, o algodão e outros produtos, o que criou condições para a multiplicação da instalação de pequenos produtores agrícolas. A ocupação econômica do território e seu povoamento avançaram celeremente, com base no café e numa atividade econômica mais diversificada, integrando à economia paulista boa parte da metade Oeste do estado. Dando suporte à atividade agrícola, originaram-se nas cidades novas funções, com o surgimento de casas bancárias e pequenas manufaturas (alimentícias, de instrumentos agrícolas, de insumos para a construção civil), e a rede urbana começou a se libertar do desenho rígido da malha ferroviária, desenvolvendo-se e adensando-se graças também a ligações rodoviárias.

O desenvolvimento industrial teve início no final do século passado, subordinado ao complexo cafeeiro. Cardoso de Mello (1982) demarca em 1933 o fim da dominância do café no processo de acumulação, suplantado pelo capital industrial nascente, ainda que sua acumulação permanecesse limitada até instalar-se no país o departamento de bens de produção no final dos anos 50.

Do ponto de vista do processo de urbanização, nesse período o desenvolvimento industrial dividiu com a expansão e diversificação agrícola o estímulo ao desenvolvimento urbano e à ocupação da porção Oeste do estado de São Paulo. E o café continuou desempenhando um papel importante na ocupação do Oeste, mesmo depois da crise.

Nas três primeiras décadas deste século, o complexo cafeeiro foi progressivamente perdendo nitidez e especificidade na estruturação do território e na configuração da vida urbana, sobrepujado por uma economia crescentemente diversificada. Este período de mutação econômica em que se rompeu a unidade do complexo cafeeiro – qual casca de ovo que se quebra a partir de dentro – é configurado por dinâmicas diferentes simultâneas na urbanização do estado: a indústria, elemento até então subordinado, tendendo a assumir a liderança da acumulação e o processo de urbanização expressando

nítidas transformações, autonomizando-se relativamente daquele foco único de dinamismo representado pelo complexo.

Se de um lado a industrialização nascente era limitada pela falta de autonomia no processo de acumulação, de outro lado a urbanização se autonomizava da dinâmica do complexo econômico cafeeiro. Ainda que o circuito de acumulação do capital industrial não estivesse inteiramente estruturado, o desenvolvimento urbano e rural em franco progresso iam dando base à diferenciação de demandas às atribuições urbanas e originando frentes diversificadas de inversão ou reinversão das pequenas e grandes riquezas acumuladas no período anterior – possibilitando gradual e crescente autonomização do processo de urbanização em relação à rigidez dos caminhos das ferrovias, à exclusividade agrícola do café e ao peso tão determinante da imigração estrangeira na produção da força de trabalho.

As cidades foram ganhando dinamismo diferente, pela multiplicação das possibilidades de investimento e de emprego e diversificação na oferta e demanda de consumo; gradualmente ampliaram-se as funções urbanas, em maior ou menor proporção conforme a cidade, seja por desenvolverem novas frentes de reprodução do capital, seja por desenvolverem novas funções em relação a seu entorno imediato ou regional, rural e urbano.

Quando a crise de 29 determinou em definitivo a reorganização da economia paulista, a expansão urbana subsequente deu continuidade às transformações que vinham em curso decorrentes da abertura do complexo cafeeiro em direção a uma economia de base industrial. É um período significativo sobretudo pela mudança no marco institucional sob o qual se organizava a economia: de uma política para o café passou-se para uma política para a indústria e os interesses predominantemente agrários cederam lugar para interesses agora também urbanos. O processo de urbanização passou a ser multiplamente determinado e o desenvolvimento urbano completou as bases que possibilitaram o salto definitivo para a industrialização como processo estruturador do desenvolvimento econômico e social.

Continuou a ocupação do extremo Oeste do estado, ao mesmo tempo que a expansão urbana deixou de ser organizada exclusivamente pelos eixos ferroviários; o fluxo de relações entre as cidades começou a fazer uso de uma inovação nos transportes interurbanos – o caminhão e as *jardineiras* que

começaram a circular nos anos 20 – o que inovou a ramificação da rede de cidades. Esta ocupação baseou-se numa atividade agrária diversificada, articulada à economia urbano-industrial que se desenvolvia – a ocupação era movida pela estrutura sócio-econômica originada pelo complexo cafeeiro mas não era mais o café a atividade dominante.

Enquanto isso, na metade Leste do estado (de ocupação mais antiga e consolidada), o desenvolvimento industrial foi aprofundando suas raízes e redefinindo a feição das cidades. O que caracteriza este período é a transferência do dinamismo dos fluxos urbanos no território paulista: da metade Oeste do estado, onde era fruto de intensa atividade agrícola e da acumulação cafeeira, transferindo-se de novo para a metade Leste, onde a indústria se desenvolvia concentrando-se crescentemente na Capital, mas abrangendo também uma larga área do interior ao longo dos caminhos irradiados dela, na velha porção Leste do estado.

O complexo cafeeiro deixou como herança um sistema urbano dinâmico, articulado e hierarquizado: pré-condição fundamental não só para a industrialização, mas para a formidável concentração industrial que se estabeleceu no estado de São Paulo. E a crise do café, por sua vez, deixou de herança a reorganização da divisão social do trabalho no estado: na rede urbana construída pelo complexo cafeeiro reorganizaram-se os fluxos e as fontes de dinamismo, processando a sua conversão para um sistema urbano-industrial nitidamente configurado.

Deste modo, ao completar-se o processo de industrialização na segunda metade dos anos 50, pela implantação do departamento de bens de produção, o estado de São Paulo oferecia um sistema urbano-industrial já constituído e pronto para acolher o parque industrial complementar a ser instalado. A força transformadora da indústria a partir daí multiplicou a velocidade e a escala da expansão urbana e potencializou a concentração industrial em torno da Capital, caracterizando em definitivo a região metropolitana de São Paulo e consolidando, adensando e impulsionando a concentração urbano-industrial previamente existente no território paulista.²¹

²¹ Após completada a ocupação do território no início dos anos 70, novos desmembramentos de municípios vieram a ocorrer em 1990 e 1991, mas em outro contexto histórico e sob novos determinantes, cuja análise ultrapassa o âmbito deste estudo.

A intensidade e rapidez dessa concentração, sob condições políticas e sociais específicas, deflagrou na metrópole um novo padrão de crescimento urbano a partir dos anos 60, gerador de uma *periferia* pobre e destituída de melhoramentos e serviços urbanos, cujas características foram exemplarmente assinaladas na aguda análise registrada em *São Paulo 1975: Crescimento e Pobreza* (Camargo & outros, 1976). Conforme a industrialização se desenvolveu, a indústria instalada na porção Leste do estado foi também renovada e em duas décadas cresceu também de forma concentrada, reproduzindo nas cidades industrializadas do interior um padrão assemelhado de crescimento urbano.

Nos anos 70 o desenvolvimento industrial se intensificou no interior do estado e aquele padrão de crescimento urbano foi ganhando expressão crescentemente generalizada na rede urbana paulista, particularmente na sua metade Leste, marcando o crescimento físico, demográfico e social das cidades alcançadas pela modernização da economia (Gonçalves & Semeghini, 1988). Os núcleos onde se manifestou maior crescimento industrial tornaram-se pontos de atração para fluxos migratórios que ultrapassaram de muito a capacidade de atendimento dos serviços urbanos, gerando *periferias* carentes habitadas pelos trabalhadores de mais baixa renda; nas áreas em que a modernização e maquinização da agricultura esvaziou o campo, foi gerada nas cidades uma periferia igualmente pobre mas habitada por trabalhadores rurais.

A periodização expressa no relato acima é apresentada a seguir na forma de um quadro em que esses períodos são articulados à expansão da rede de municípios.²²

²² Os dois mapas apresentados a seguir foram extraídos de Gonçalves Ohtake, 1982: 45 e 168.

Quadro I.1
 ESTADO DE SÃO PAULO
 PERIODIZAÇÃO DA FORMAÇÃO DA REDE URBANA
 1532 - 1991

Características do período	Período	Municípios criados	Total agregado	Média por ano
Bandeiras, economia de subsistência; comércio a longa distância	1532 - 1799	29	29	1 mun / 9,2 anos
Renascimento agrícola: cana-de-açúcar e café	1800 - 1849	19	48	1 mun / 2,6 anos
Limites à expansão do café e iniciativas para estruturar o complexo cafeeiro	1850 - 1869	33	81	1,6 mun / ano
Estruturação e desenvolvimento do complexo cafeeiro: articulação e ampliação da rede urbana no porção Leste do território paulista	1870 - 1899	80	161	2,7 mun / ano
Sobrevida e mutação do complexo cafeeiro; diversificação agrícola; avanço da urbanização para o Oeste	1900 - 1929	84	245	2,8 mun / ano
Crise e reajuste; expansão do algodão; crescimento industrial	1930 - 1943	25	270	1,8 mun / ano
Ocupação do Oeste; crescimento industrial; adensamento do Leste; consolidação da metrópole	1944 - 1959	165	435	10,3 mun / ano
Finalização da ocupação do Oeste; industrialização pesada; crescimento da metrópole	1960 - 1970	136	571	12,4 mun / ano
Adensamento da rede urbana; auge e reversão da concentração industrial e populacional na metrópole	1971 - 1989	1	572	-
Desmembramento de municípios sob novos determinantes, após a nova Constituição Federal de 1988	1990 - 1991	53	625	-

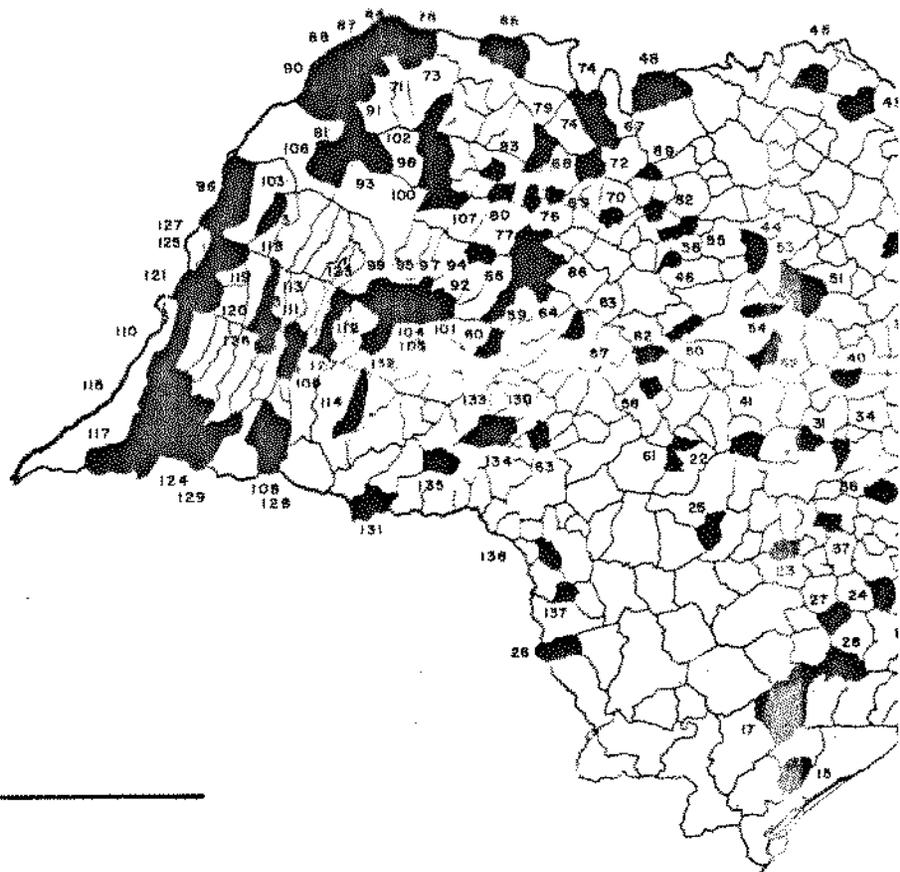
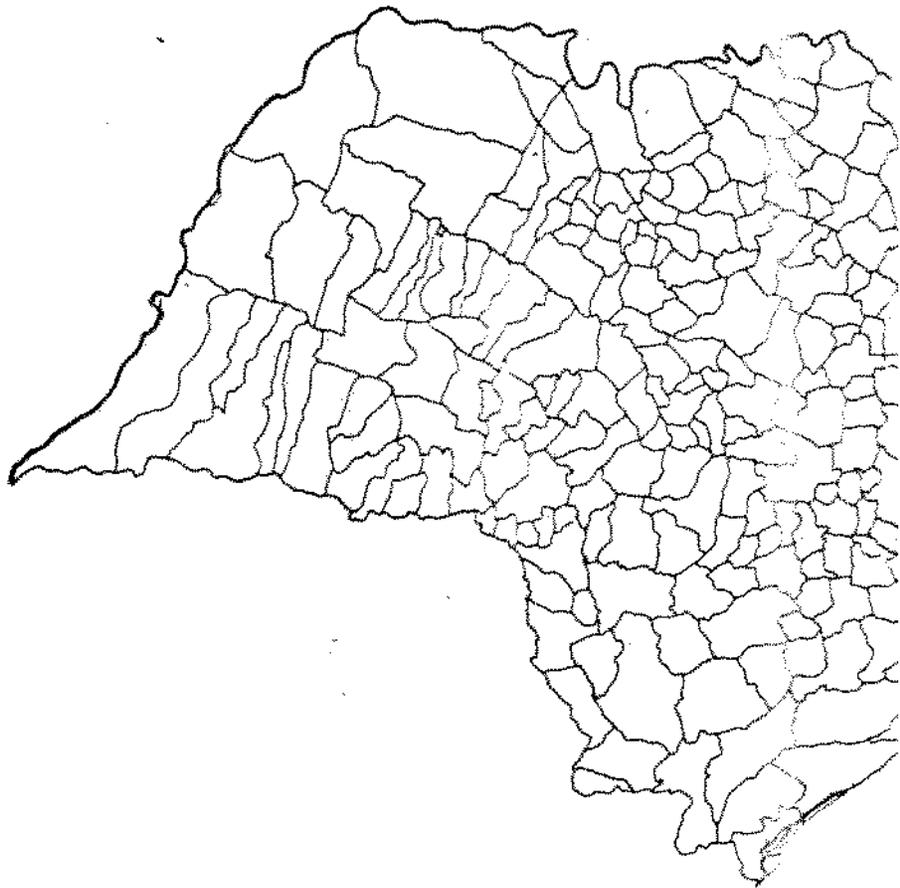


LEGENDA

- CIBADE - Sede de Comarca e de Municipio
- CIBADE - Sede de Municipio
- VILA - Sede de Distrito
- Diviso. de Comarca.
- • Municipio

S T A D O D E

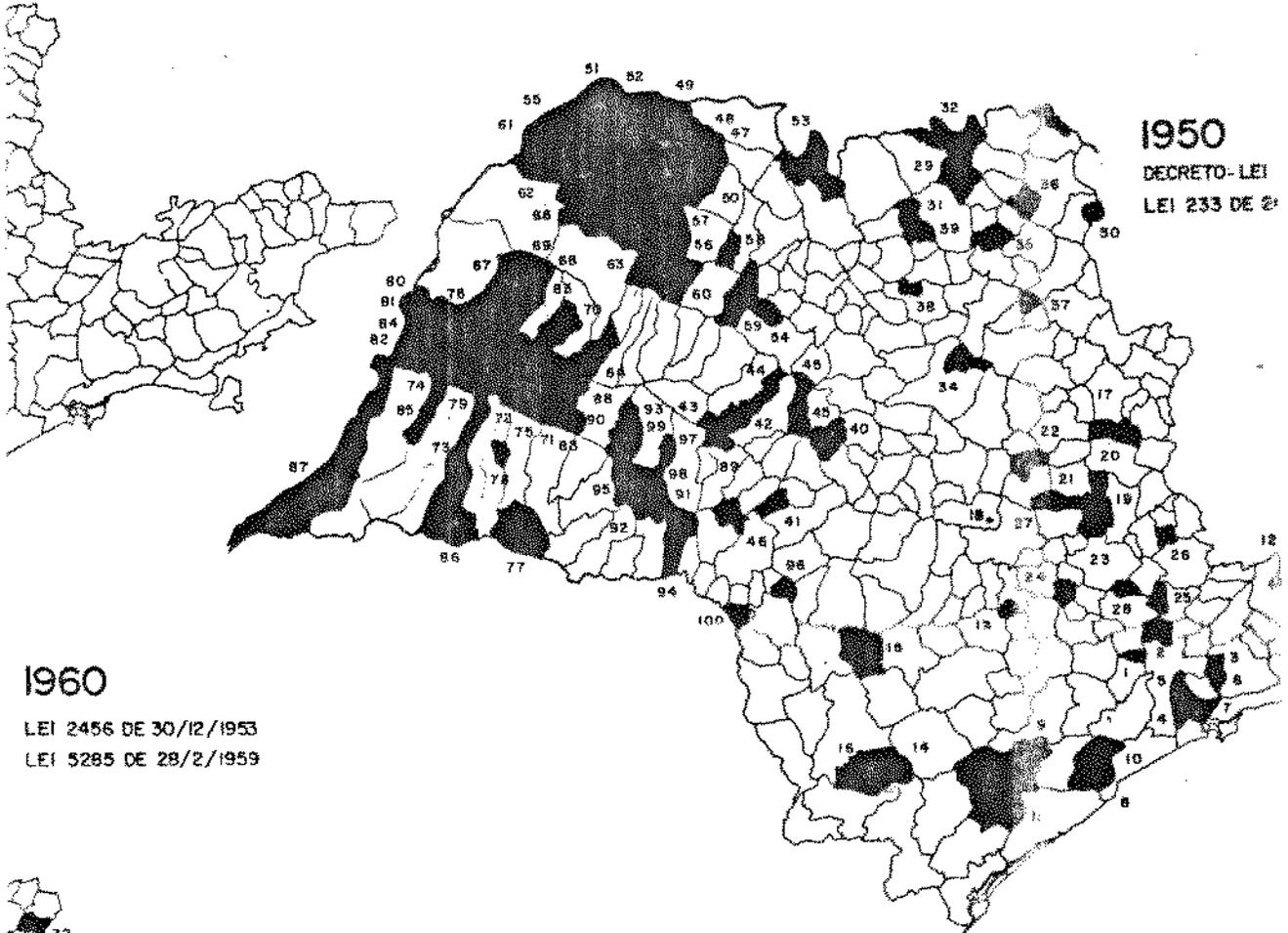




ESTADO DE SÃO PAULO

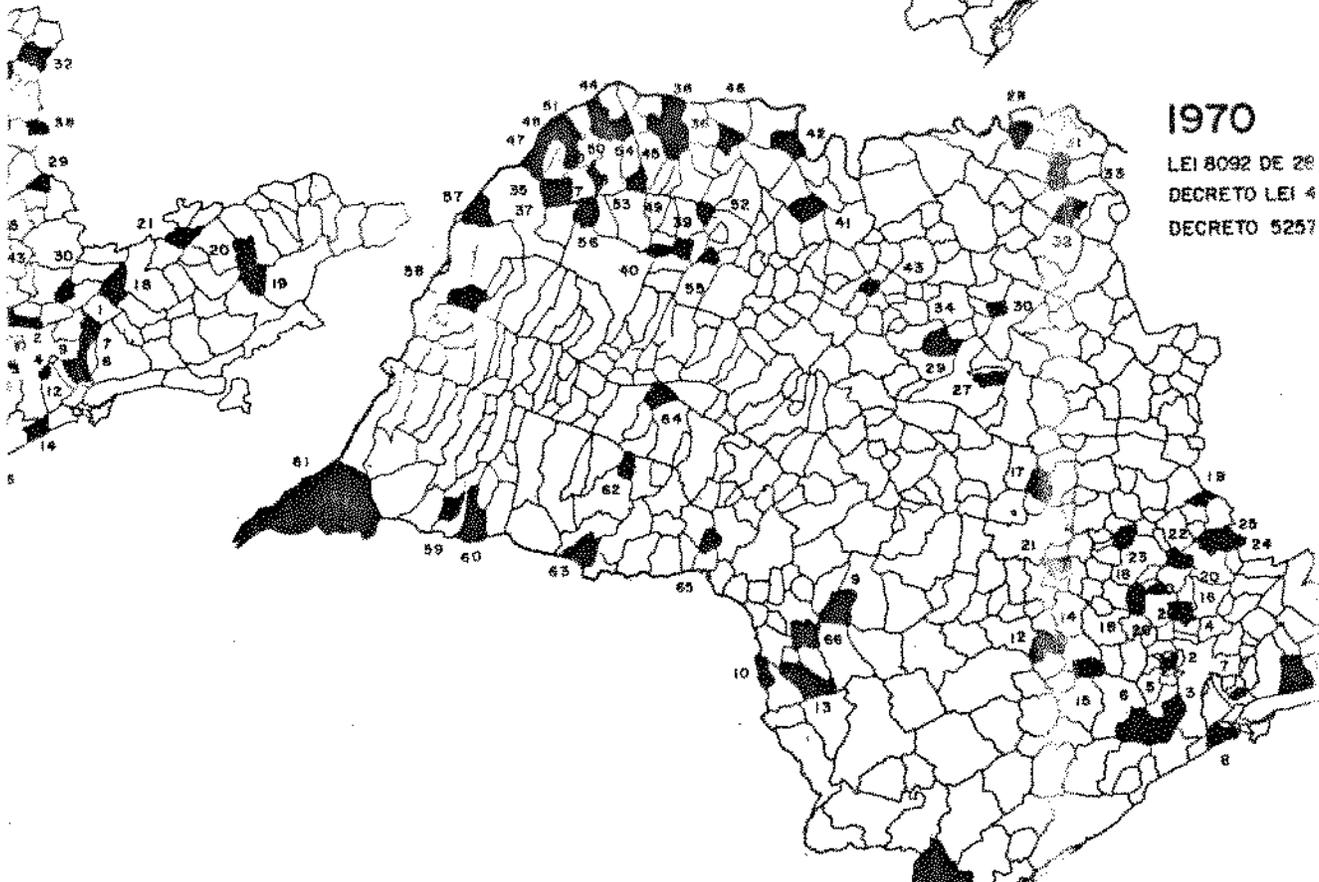
DESMEMBRAMENTOS DE MUNICÍPIOS
APÓS 1940

1940 DIVISÃO ADMINISTRATIVA
DECRETO 9775 DE NOVEMBRO DE 1938



1950
DECRETO-LEI
LEI 233 DE 2º

1960
LEI 2456 DE 30/12/1953
LEI 5285 DE 28/2/1959



1970
LEI 8092 DE 28
DECRETO LEI 4
DECRETO 5257

1930

1. Beroari
2. Franco de Rocha
3. São
4. São Bernardo do Cap.
5. São Caetano do Sul
6. Suzano
7. Cabreúva
8. Igaratá
9. Juquitiba
10. Pedro de Toledo
11. Registro
12. Monteiro Lobato
13. Carquilha
14. Guapiacá
15. Parapanapanema
16. Ribeirão Branco
17. Aguié
18. Água de São Pedro
19. Artur Nogueira
20. Conchal
21. Cardeirópolis
22. Corumbatê
23. Cosmópolis
24. Elias Fausto
25. Jarinu
26. Monte Alegre do Sul
27. Santa Gertrudes
28. Vinhedo
29. Ipuã
30. Itirapuí
31. Jabotocari
32. Miguelópolis
33. Rifaina
34. Rincão
35. Sales de Oliveira
36. São João da Boa Vista
37. Serrana
38. Taiuva
39. Terra Roxa
40. Araxá
41. Cabrália Paulista
42. Guarantã
43. Júlio Mesquita
44. Fongai
45. Reginópolis
46. Ubirajara
47. Alvaras Florença
48. Américo de Campos
49. Cardoso
50. Josémas
51. Sacreia d'Oeste
52. Fernandópolis
53. Guaraci
54. Itapua
55. Jales
56. Macubal
57. Manduca
58. Nova Paulista
59. Nova Aliança
60. Planalto
61. Valentim Gentil
62. Votuporanga
63. Santa de Abreu
64. Elias
65. Ouritama
66. General Salgado
67. Guaraçá
68. Lavínia
69. Miracópoli
70. Sobiesco
71. Adasanta
72. Alfredo Marcandee
73. Alvaras Machado
74. Dracena
75. Flórida Paulista
76. Guaxinópolis
77. Iepi
78. Indaiá
79. Junqueirópolis
80. Lucélia
81. Geraldo Cruz
82. Pádua
83. Parapuã
84. Paulicéia
85. Piquerobi
86. Pirapozinho
87. Presidente Epitácio
88. Ribeirão
89. Alvaro de Carvalho
90. Bateas
91. Campos Novos Paulista
92. Echaporã
93. Herculândia
94. Ibirama
95. Lotícia
96. Mendoi
97. Oriente
98. Oscar Bressane
99. Quintana
100. Timburi

14334 DE 30.0/1944
1/12/1948



1/2/1964
1163 DE 3/7/1967
5 DE 12/12/1970



1960

1. Arujá
2. Caséiras
3. Cássio
4. Glória
5. Itapetininga
6. Fátima de Vasconcelos
7. Itaquaquecetuba
8. Itapevi
9. Mauá
10. Osasco
11. Pirapora do Bom Ja.
12. Ribeirão Pires
13. Eboá de Serra

18. Igaratá
19. Zapolândia
20. Roseira
21. Santo Antonio
22. Arapitópolis
23. Casário Lange
24. Matrinque
25. Fardine
26. Ribeirão Vermelho
27. Salto de Pirapora
28. Tapiraí
29. Água de Lindóia
30. Bom Jesus dos Perdões
31. Charqueada
32. Divinópolis
33. Itobi
34. Itacemópolis
35. Jaguariúna
36. Nova Odessa
37. Rácará
38. Santa Antonio do Jardim
39. Santa Antonio da Posse
40. Santa Cruz da Conceição
41. Santa Maria de Serra
42. Sumaré
43. Valinhos
44. Barrinha
45. Buritizal
46. Cândido Rodrigues
47. Cassia dos Coqueiros
48. Colômbia
49. Guapuzá (Cristina Paulista)
50. Itatã
51. Luis Antonio
52. Nova Europa
53. Pradópolis
54. Santa Lúcia
55. Taiaçu
56. Vista Alegre do Alto

57. Babilônia
58. Boracéia
59. Guaiçara
60. Guatambú
61. Igaruaçu do Tietê
62. Itaju
63. Lucienópolis
64. Sabino
65. Uru
66. Adolfo
67. Altair
68. São João
69. Rochelata (Nedy-Bassat)
70. Castilho
71. Guaiçópolis
72. Guapiacá
73. Guarani d'Oeste
74. Icem
75. Indaiaporã
76. Jaci
77. Manduca
78. Meridiano
79. Mirassolândia
80. Nipoti
81. Palmeira d'Oeste
82. Paris
83. Poloni
84. Populina
85. Riolândia
86. Sales
87. Santa Albartina
88. Santa Fé do Sul
89. Severina
90. Três Fronteiras
91. Urânia

92. Alta Mogada
93. Anicim
94. Barboza
95. Bráuna
96. Castilho
97. Clementina
98. Floreal
99. Gabriel Monteiro
100. Gastão Vidigal
101. Lúcia
102. Magda
103. Marutinga do Sul
104. Piacatu
105. Santópolis do Aguapeí
106. Sud Menucci
107. Turibia

108. Aruaçu
109. Ceibu
110. Calú
111. Flora Rica
112. Inúbia Paulista
113. Irapuru
114. João Ramalho
115. Macabá Paulista
116. Mariópolis
117. Mirante do Paranapanema
118. Monte Castelo
119. Nova Guataporanga
120. Ouro Verde
121. Panorama
122. Sagres
123. Selmonário
124. Sandovalina
125. Santa Mercedes
126. Santa Expedito
127. São João do Pau d'Alho
128. Tacioba
129. Terebá
130. Alvinópolis
131. Floresta
132. Iacri
133. Lupércio
134. Osasco
135. Platina
136. Sarutaiá
137. Taguaí

1970

6. Juquitiba
7. Rio Grande da Serra
8. Praia Grande
9. Arangá
10. Barão de Antonina
11. Serra do Turvo
12. Capela do Alto
13. Coronel Macedo
14. Iperó
15. Votuporanga
16. Campo Limpo
17. Ipaema
18. Itupeva
19. Lindóia
20. Louveira
21. Nhumataí
22. Marujubá
23. Paulínea
24. Pedro Sola
25. Pinhalzinho
26. Várzea Paulista

27. Américo Brasiliense
28. Aracama
29. Botucatu
30. Dumont
31. Jariguá
32. Reatinga
33. Ribeirão Corrente
34. Santa Ernestina
35. Aparecida d'Oeste
36. Macadônia
37. Marília
38. Mira Estrela
39. Montealegre
40. Nova Lusitânia
41. Santa Helena
42. São João do Rio Negro
43. Bela Vista Paulista
44. Paracatu
45. Pedranópolis
46. Ponta Grossa
47. Reginópolis
48. Santa Clara d'Oeste
49. São João das Duas Barras
50. Santana do Parnaíba
51. Santa Rita d'Oeste
52. Sebastiãoópolis do Sul
53. São Francisco
54. Turmalina
55. União Paulista

56. Guaxinópolis
57. Itapetininga
58. Nova Itapetininga
59. Estrela do Norte
60. Maranduba
61. Tanduá
62. Soró
63. Cruzília
64. Borebi
65. Ribeirão do Sul
66. Taquaral

***Desenho da rede de cidades –
reiteração dos caminhos da Capital para o exterior***

Os historiadores têm assinalado a importância da situação geográfica para o crescimento da cidade de São Paulo e para a interiorização do povoamento no território paulista, contrariando a tendência da colonização portuguesa de manter-se rente ao litoral.

Caio Prado Júnior desenvolve esse argumento em dois artigos clássicos sobre a cidade de São Paulo, em que analisa as características do sítio onde se situou a vila de São Paulo de Piratininga: na confluência simultânea das redes hidrográfica e topográfica regionais, possibilitando que partissem da cidade de São Paulo, ou por ali passassem, caminhos naturais para o interior e para o litoral (Prado, 1977). Isto estaria na origem das primeiras atividades paulistas: a busca de índios no interior para vendê-los no litoral, o comércio do gado originário dos campos do Sul para o Rio de Janeiro e para Minas Gerais, e também o acesso privilegiado às áreas de mineração em Minas, Goiás e Mato Grosso.

De fato, a forma como se desenvolveu o povoamento demonstra a influência e o peso das características geográficas na conformação do desenho que a rede urbana foi assumindo: inicialmente, plantada na beira dos rios e ao longo dos "caminhos naturais" irradiados a partir da cidade de São Paulo e, mais tarde, avançando pelo caminho dos espigões na porção oeste do estado.

Escrevia Caio Prado Júnior em 1935:

"Quem observa a carta paulista, verificará desde logo que o povoamento, e com ele todos os fatos que acompanham o estabelecimento humano (aparelhamento econômico e urbano, vias de comunicação etc) aparece nela nitidamente compartimentado. O território de São Paulo se povoou, e a sua estrutura geo-humana ainda reflete muito bem um tal fato, em faixas radiantes. Não se difundiu por contiguidade e por anéis concêntricos; nem as populações que o ocupam enxamearam por ele ao acaso de circunstâncias locais favoráveis. A distribuição do povoamento paulista se fez de acordo com uma regra geral que tem sido até hoje invariável, e que consiste numa progressão, a partir de um centro, que é justamente a região ocupada pela capital, por linhas que penetram o interior em várias direções. Tais linhas representaram o papel de eixos em torno dos quais se agrupou a população; esta ficou assim distribuída em faixas mais ou menos largas que irradiam de um centro comum: precisamente a capital. Faixas tão nitidamente diferenciadas que se conservaram até hoje, apesar de todo progresso das comunicações, quase independentes entre si; entre elas medeiam

ainda espaços vazios, às vezes perfeitos desertos humanos. São a configuração do território paulista e a ação de outros fatores naturais os grandes responsáveis por tão curiosa estrutura demográfica." (Prado Jr, 1974).

Passados cinquenta anos de quando foi escrito este texto, ele continua valendo – com a diferença de que a urbanização se adensou bastante e hoje não cabe mais falar em desertos humanos no estado de São Paulo. Em 1935, pouco após a crise, a indústria paulista estava ainda na adolescência e a rede urbana estampava o formato recém-delineado pelo complexo cafeeiro. Mas mesmo depois da industrialização pesada ter originado a metrópole e adensado a urbanização, os velhos caminhos que deram eixo ao povoamento do estado continuaram a ser usados, reciclados sob nova forma técnica. Para compreender esta força dos fatores naturais é preciso visualizar as características naturais do território paulista.

Entre o planalto onde está a cidade de São Paulo e o litoral, há o obstáculo da serra: de Santos para o norte estende-se a Serra do Mar e para o sul, a Serra do Paranapiacaba. O ponto mais favorável para a travessia é precisamente na altura de Santos, onde a altura dos maciços é mais baixa (em torno de 800 metros). Ao chegar, os portugueses já encontraram ali uma trilha feita e utilizada pelos índios, por onde subiram os jesuítas para fundar São Paulo. Pela mesma passagem desceu o açúcar em direção ao porto de Santos no século XVIII e a dificuldade de trafegá-la levou a seu calçamento, quando passou a ser chamada Calçada do Lorena. O café levou à construção da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí e hoje ainda utilizamos a mesma passagem, agora pelo sistema Anchieta-Imigrantes.

Na divisa com Minas a leste, ergue-se a Serra da Mantiqueira. Correndo em paralelo à Serra do Mar, dá forma ao corredor plano em que se alonga o Vale do Paraíba. Por aí sempre se fez a passagem para o Rio de Janeiro: inicialmente por transporte animal, reiterada depois pela estrada-de-ferro e mais tarde pela rodovia Presidente Dutra.

Subindo a nordeste, a Mantiqueira demarca a divisa entre São Paulo e o sul de Minas. Ao longo do sopé da serra, o relevo segue em declive até encontrar seu ponto mais baixo nos vales dos rios Pardo e Mogi-Guaçu (afluentes maiores ou menores perpendiculares ao Rio Grande), na porção nordeste do estado, e nos vales dos rios Tietê e Piracicaba, na porção central do estado, situados entre aqueles primeiros e a Capital, a noroeste desta. Essa grande área é chamada

pelos geógrafos de *Depressão Periférica*, isto é, uma depressão natural no relevo que se inicia nos contrafortes da Mantiqueira e se alonga no sentido sudoeste.

Poderíamos descrever esta Depressão como uma certa faixa em diagonal no sentido nordeste-sudoeste, no formato aproximado de um grande arco recostado ao pé da Mantiqueira, com as pontas situadas uma a meio caminho do rio Grande, onde hoje está Cajuru, e outra próxima ao Paranapanema, onde está Itararé. Começando ao pé da serra e seguindo pela beirada do planalto de Piratininga, a linha exterior do arco seria indicada aproximadamente pelas atuais cidades de Casa Branca - Campinas - Itu - Itapetininga. A linha interior (à esquerda no mapa) seria definida pelo que os geógrafos chamam de *cuestas*, isto é, elevações abruptas do terreno que se interpõem entre a *Depressão Periférica* e os *planaltos ocidentais*.

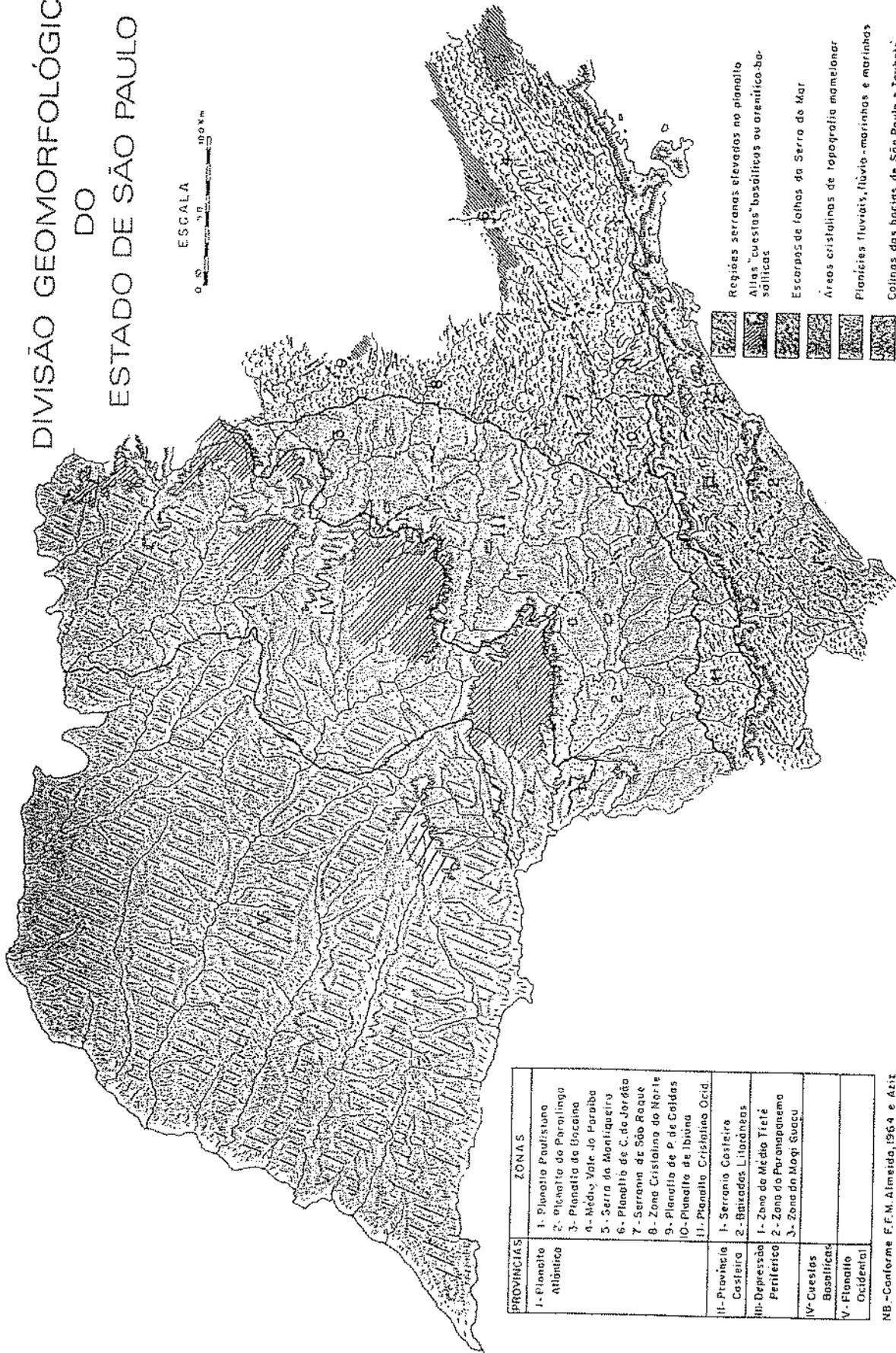
Por entre as *cuestas* abrem-se duas passagens naturais: uma pelo vale do rio Pardo em direção ao norte e outra pelo vale do rio Tietê em direção ao oeste. Essas elevações apresentam formato irregular; as formações mais altas descem de Cajuru na direção de Porto Ferreira e entre os rios Pardo e Tietê seu traçado se encurva, passando aproximadamente por Descalvado - Piraçununga - Leme - Araras - Rio Claro - São Pedro - Jaú; entre os rios Tietê e Paranapanema desenham nova curva, indicada por São Manuel - Botucatu - Bofete - Itatinga - Avaré. Essas duas curvas sequentes, no formato de um *m* invertido e enviesado paralelo à linha do litoral, compõem uma espécie de divisor natural entre as porções leste e oeste do estado.²³

Os primeiros caminhos para a exploração do interior, pelos quais também seguiram as frentes de povoamento do território paulista, fizeram-se por onde o acesso era mais fácil e menores os obstáculos naturais: navegando os rios Piracicaba e Tietê na direção oeste e por aí chegando a Mato Grosso e, por via terrestre, seguindo pela Depressão Periférica: no sentido norte dando origem ao Caminho de Goiás e, no sentido sul, à rota por onde trafegaram as tropas de muare originárias dos campos do Sul para serem comercializadas no Rio de Janeiro e em Minas Gerais.

²³ O mapa da Divisão Geomorfológica do Estado de São Paulo, apresentado a seguir, foi extraído de Marques, 1975: 4/5.

DIVISÃO GEOMORFOLÓGICA DO ESTADO DE SÃO PAULO

ESCALA
0 5 10 20 Km



PROVÍNCIAS	ZONAS
I- Planalto Atlântico	1- Planalto Paulistaano 2- Planalto do Parapiungo 3- Planalto de Itacaina 4- Médio Vale do Paraíba 5- Serra de Montiquera 6- Planalto de C. do Jordão 7- Serrania de São Roque 8- Zona Cristalina do Norte 9- Planalto de P. de Colidas 10- Planalto de Ibiúna 11- Planalto Cristalino Ocid.
II- Província Costeira	1- Serrania Costeira 2- Baixadas Litorâneas
III- Depressão Periférica	1- Zona de Médio Tietê 2- Zona do Paranapanema 3- Zona do Mogi Guaçu
IV- Caeslões Basálticos	
V- Planalto Ocidental	

- Regiões serranas elevadas no planalto
- Altas "cuestas" basálticas ou andesito-basálticas
- Escarpas de falhas da Serra de Mar
- Áreas cristalinas de topografia mamelonar
- Planícies fluviais, flúvio-marinhas e marinhas
- Colinas das bacias de São Paulo e Taubaté

Esboço Geomorfológico cont. Aziz N. Ab'Saber, 1956

NB - Conforme F. M. Almeida, 1964 e Aziz N. Ab'Saber, 1956

O rio Tietê é o maior rio do estado e atravessa todo o seu território. Nasce em Salesópolis, a leste da cidade de São Paulo, e deságua no rio Paraná: banha o planalto paulistano, atravessa a Depressão Periférica e percorre todo o oeste do estado. Por esta razão foi sempre uma via de ligação importante, utilizada já pelos bandeirantes, e em suas margens foram se fixando as primeiras povoações em direção ao interior, rio acima e rio abaixo a partir da cidade de São Paulo. Pelo rio Tietê trafegaram as *monções*, expedições que demandavam as minas de Mato Grosso e que embarcavam em Porto Ferreira; e por ele também trafegavam provimentos e recursos para as frentes avançadas de povoamento que se aventuraram a estabelecer-se no sertão mais longínquo.

A hidrovia Tietê-Paraná – objeto de atenção recente do governo paulista – não é mais que a reciclagem (há muito postergada) de uma via de transporte que desempenhou papel fundamental no povoamento do estado de São Paulo e no precoce estabelecimento de relações interestaduais de comércio.

O rio Piracicaba, afluente do rio Tietê, encontra-o a noroeste da cidade de São Paulo, semelhando um braço de uma bifurcação em que o próprio Tietê fosse o outro braço. Seu curso é originado bem a leste, pelo encontro dos rios Atibaia e Jaguari, os quais descem da serra da Mantiqueira. Os vales desses dois rios adentram a serra, formando outra das faixas de povoamento sugeridas por Caio Prado: onde tiveram origem Bragança, Atibaia, Piracaia e outras cidades.

O Caminho dos Goiazes segue para o norte, atravessando o Triângulo Mineiro para chegar em Goiás, e às suas margens criaram-se inúmeras cidades: Campinas, Mogi-Mirim e muitas outras. Seu traçado foi aproximadamente refeito pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. A moderna ligação rodoviária para o norte, entretanto, fundiu numa única rodovia – a Anhanguera, depois reforçada pelo sistema Bandeirantes-Anhanguera – o duplo eixo anterior construído pelas duas grandes ferrovias do café, Mogiana e Paulista.

A rota para o sul, que deu origem a Sorocaba e à sua tradicional feira de animais originários das capitânicas meridionais, seguia para o Sul através de campos naturais; diversas cidades criaram-se às suas margens, como por exemplo Itapetininga. Não sendo zona cafeeira, a rota para o sul não ganhou uma ferrovia. A ligação que se fez foi rodoviária e permaneceu sempre a mais

débil na rede rodoviária paulista: somente agora, no final dos anos 1990, a rodovia para os estados do Sul está sendo duplicada.²⁴

Na metade oeste do estado, os *planaltos ocidentais* constituem a parte paulista do relevo brasileiro correspondente às *chapadas* encontradas no interior do país. Eles só foram alcançados e povoados depois que a expansão cafeeira impulsionou as frentes de povoamento a vencer o obstáculo das *cuestas*. Em 1870 as povoações mais avançadas já as tinham alcançado e ultrapassado.

Ao se desenrolarem para o norte em direção ao rio Grande, as duas grandes ferrovias do café – Mogiana e Paulista – refizeram o percurso das trilhas terrestres e atravessaram as *cuestas* ainda no século XIX: a Mogiana subindo por entre o rio Pardo e a serra da Mantiqueira (passando por Casabranca, Ribeirão Preto, Franca e seguindo) e a Paulista expandindo-se para além de Campinas no então "oeste paulista", subindo no sentido noroeste por entre o rio Pardo e o rio Tietê (na direção de Araraquara e Jaboticabal), além de ensaiar adentrar o planalto ocidental ao guinar à esquerda e dirigir seus trilhos até Jaú.

Em seu primeiro avanço pelo território paulista, as ferrovias percorreram e cobriram com seus ramais toda a porção norte e central do estado, onde estavam as grandes fazendas cafeeiras originais, primeiro ocupando a *Depressão Periférica* e depois invadindo as *cuestas*. Com isto soldaram a rede urbana e cristalizaram seu formato confluyente para a cidade de São Paulo e o porto de Santos (reproduzido mais tarde pelas rodovias), consolidando assim o traçado de caminhos anteriores, originários do tempo da Capitania, aos quais Teodoro Sampaio se referiu como tendo o desenho "de uma vasta mão espalmada"²⁵.

Somente após feito isto é que, num segundo avanço, já no início deste século, a extensão da rede ferroviária levou a ocupação econômica e urbana a se estender pelos *planaltos ocidentais*. Também neles a geografia definiu as direções do povoamento. Os trilhos se adiantaram à expansão da cafeicultura e adentraram a floresta virgem, passando a liderar a expansão da rede urbana; mais uma vez, os caminhos seguiram por onde eram menores os obstáculos.

²⁴ Caio Prado fez um curioso esquema destes caminhos naturais que constituíram eixos de povoamento, desenhando-os na forma propriamente de raios concêntricos a partir da cidade de São Paulo, sendo esta o ponto central de um círculo representando o estado (veja-se Prado Jr., 1977: 106).

²⁵ Citado em Prado Jr., 1977: 115.

A conformação do relevo nessa região é peculiar. Uma sequência de rios paralelos aos rios Grande e Paranapanema (que limitam o estado de São Paulo ao norte e ao sul) desenham o relevo à semelhança de uma pauta de música, onde se sucedem alternadamente vales de rios e espigões entre um vale e outro.

Os trilhos das ferrovias correram pelos espigões, definindo quatro eixos que vertebraram a expansão da rede urbana na metade oeste do estado: acima do rio Tietê, a Araraquarense; e, abaixo dele, a Noroeste entre o Tietê e o rio Aguapeí, a Alta Paulista entre o Aguapeí e o rio do Peixe, e a Sorocabana entre os rios do Peixe e Paranapanema.

A barreira das *cuestas* foi primeiro ultrapassada em direção ao oeste pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a partir do ramal que tinha alcançado Jaú – ficou assim aberto o caminho para a conquista do oeste pelos cafezais. Vindo da porção central do estado, a linha do trem atravessou primeiro a *cuesta* e depois o próprio rio Tietê, seguindo na direção de Bauru, cidade que foi o grande centro de irradiação da ocupação de toda a faixa oeste do território ao sul da margem esquerda do rio Tietê – ou seja, do grande quarto sudoeste do estado de São Paulo. A faixa ao norte do rio Tietê, e particularmente o extremo noroeste do estado, foi a última área a ser ocupada no estado, o que aconteceu somente nos idos de 1960.

Também na metade oeste do estado as rodovias refizeram o percurso das ferrovias por sobre os espigões. E, dado o relevo, foi somente com as rodovias que a rede urbana pôde se adensar e ramificar, descendo os vales e interligando os espigões – o que é um fenômeno relativamente recente, posterior a 1920.

Ao se desenvolverem, as rodovias em todo o estado foram refazendo os percursos trilhados antes pelas ferrovias e religando as cidades sob este novo molde. E, ao se desenvolver a indústria, mais uma vez foram estes eixos que deram forma à sua expansão no território. Em torno da cidade de São Paulo, as primeiras fábricas foram plantadas perto dos trilhos e, com o desenvolvimento do transporte rodoviário, as novas já se instalaram à beira das estradas.

A indústria pesada mais tarde refez os passos do povoamento, reiterando as trilhas abertas pelos bandeirantes e cristalizadas pelas rotas mercantis em direção ao exterior da Capitania de São Paulo. O grande núcleo industrial do ABC foi plantado no caminho de Santos, bem de acordo com a natureza inicial da indústria, baseada em máquinas importadas. Outras indústrias foram

plantadas no caminho do Rio e assim por diante, redefinindo mais uma vez o desenho da mão espalmada, agora também nos eixos industriais.

Estrutura da exposição

Dois são os eixos da exposição que se segue. Um é contar a história da formação urbana paulista, integrando metrópole e interior como partes de um mesmo conjunto, tomando por fio a expansão da rede urbana e relacionando-a aos processos sociais e econômicos que lhe deram origem. Outro é demonstrar que a urbanização é um intrincado de processos articulados que, a partir de certo desenvolvimento, adquire complexidade suficiente para ganhar uma dinâmica interna própria, que em certos aspectos se subordina a processos estruturais referidos à atividade produtiva e em outros desenvolve uma certa autonomia, inerente às relações sociais que se desenvolvem no meio urbano e à multiplicidade de formas de organização da vida das cidades.

O primeiro capítulo apresenta o início da história – a abertura de caminhos pela exploração do sertão desconhecido, as rotas de comércio estabelecidas através deles, a ocupação gradual do território pelo povoamento, a lenta evolução da cidade de São Paulo. Descortina-se o cenário de pobreza da Capitania, deslocada do eixo dinâmico da economia colonial agroexportadora; perdendo partes do território onde fora encontrada riqueza mineral e finalmente sua própria autonomia política, no final do século XVIII a Capitania de São Paulo viu-se reduzida a dois recursos básicos: a exploração agrícola da terra e a iniciativa mercantil de sua gente. Com eles veio a ser construída a empresa cafeeira, que se apoiou nas pré-condições construídas até ali: alguma riqueza acumulada, um certo povoamento, fazendas formadas para o açúcar, um pequeno estoque de escravos, relações de comércio preestabelecidas.

O salto no ritmo de crescimento da cidade de São Paulo a partir das últimas décadas do século XIX é apresentado como uma questão a ser resolvida; os dois capítulos posteriores explorarão o desenvolvimento desenrolado no interior do estado até as três primeiras décadas deste século, para que na conclusão possa ser retomado o desenvolvimento da Capital e explicado à luz do que se passou no restante do território paulista.

O segundo capítulo apresenta a expansão urbana que acompanhou o desenvolvimento da cafeicultura: nas últimas décadas do século passado, pela

articulação e ampliação da rede urbana na metade Leste do estado, já relativamente ocupada; e, nas primeiras décadas deste século, pela extensão da rede urbana para a outra metade, a Oeste.

Neste capítulo, dialogo com Wilson Cano. Analiso a urbanização com base no conceito de "complexo econômico cafeeiro" proposto por ele e procuro demonstrar que não se trata de um complexo econômico com "segmentos urbanos" mas de um *complexo propriamente urbano*, pois a maior parte das atividades econômicas que o compõem são constituintes do meio urbano que se estruturava. Foi o impulso econômico que moveu a ocupação do território, mas foi o desenvolvimento urbano que o acompanhou que criou condições tanto para a transformação das relações sociais como para a diversificação da riqueza oriunda do café.

Em outras palavras, o desenvolvimento do complexo econômico cafeeiro e o desenvolvimento da urbanização paulista são um mesmo processo, que conduziu à economia industrial – sem um não há o outro. O fulcro da discussão é a discordância quanto à relação de causalidade: para Cano, ela é unívoca (o complexo *gera* a urbanização) e a meu ver é recíproca, pois o desenvolvimento urbano foi o que permitiu a diversificação do capital "cafeeiro" e sua acumulação, do que resultou ter tido origem o capital industrial.

O terceiro capítulo analisa aspectos da transformação no desenvolvimento urbano ocorrida entre as duas crises do café, nas três primeiras décadas deste século, quando o complexo cafeeiro ganhou uma sobrevida através da política de defesa da cafeicultura e ingressou num processo de mutação. Nesse período o desenvolvimento urbano começou a autonomizar-se relativamente do foco único de dinamismo representado até então pela expansão cafeeira e a ganhar outra dinâmica, articulada por processos outros que se desenrolavam: o desenvolvimento do capital imobiliário, a associação entre este e a empresa ferroviária, toda uma rede de relações que acompanhou o desenvolvimento da cotonicultura, mudança na pauta produtiva agrícola e na estrutura da propriedade agrária que requeriam suporte urbano, início do transporte rodoviário, novas necessidades no desempenho funcional das cidades.

Neste capítulo dialogo com João Manuel Cardoso de Mello, formulando premissas que serão desenvolvidas no capítulo de conclusão, onde é agregada à discussão a análise do papel da cidade de São Paulo. Procuro demonstrar aqui

que a finalização da criação das bases sociais e materiais para a industrialização incluiu a expansão e desenvolvimento urbanos ocorridos nesse período. No meio urbano que se constituía articularam-se mudanças, redefiniram-se relações entre as cidades e o campo, e no conjunto foi se criando um contexto social e econômico conducente à industrialização; a expansão urbana para o Oeste e o desenvolvimento das cidades do Leste combinaram-se numa divisão social e territorial do trabalho fundamental para efetuar-se esta transição.

No capítulo de conclusão retomo o desenvolvimento da cidade de São Paulo, para analisá-lo à luz de tudo o que foi visto sobre a urbanização do conjunto do estado, condição para finalizar o argumento e responder às questões formuladas nesta introdução. Inicialmente, exponho a evolução da indústria e sua concentração na cidade de São Paulo e em certas cidades do Leste, relacionando-a ao que foi visto antes e integrando este último aspecto à análise da urbanização paulista. Isto feito, tenho reunidos os elementos suficientes para considerar a origem do caráter de metrópole adquirido pela Capital de São Paulo, analisando a dinâmica da relação estabelecida entre a cidade e o restante da rede urbana no decorrer do desenvolvimento paulista.

Finalmente, posso então formular a equação do desenvolvimento urbano paulista, em que se encontra o sentido da relação entre cidade, metrópole e estado de São Paulo. Reconstruo os passos da formação urbana paulista, integro numa mesma cronologia o movimento de todo o conjunto e o processo de urbanização adquire unidade e inteligibilidade. Isto permite discutir a relação entre os processos de urbanização e de acumulação e formular uma periodização da formação urbana paulista com base nas mudanças no padrão social da acumulação.

Nas considerações finais, desenvolvo uma reflexão mais livre sobre a formação social do meio urbano paulista, retomando aspectos discutidos ao longo do texto e conjecturando sobre a formação histórica do *ethos* paulista fundado no trabalho.

Capítulo 1

ABERTURA DOS CAMINHOS

Ocupação e povoamento do território até o século XVIII: economia de subsistência e iniciativas mercantis

Comparado à velocidade que o café no século XIX imprimiria ao processo de povoamento, parece relativamente lento o crescimento do número de vilas e municípios no início da ocupação de São Paulo. Entretanto, considerado o contexto brasileiro da época, o povoamento em terras paulistas teve uma progressão significativa.

Instituído o regime de capitanias, foi doada em 1532 a Martim Afonso de Sousa a Capitania de São Vicente, origem do que viria a ser depois a Capitania de São Paulo, dentro de um plano geral de colonização traçado por Portugal:

"O regime de capitanias se destinava a implantar um tipo de colonização com base no desenvolvimento de atividades econômicas estáveis, que se integrassem na economia européia. O plano significava, portanto, organizar a produção de bens comerciáveis, de grande valor nos mercados europeus. O empreendimento se revela de natureza essencialmente capitalista. O português que vinha se fixar no Brasil, dispondo de alguns recursos para adquirir os meios indispensáveis à atividade agrícola, correspondia à figura do mercador, do homem de negócios das feitorias africanas e asiáticas. Ao capitalismo comercial, baseado na iniciativa privada ou explorado pelo Estado, que havia caracterizado a atividade portuguesa naquelas praças, sucedia um capitalismo agrário, no qual, tal como havia acontecido nas ilhas atlânticas da colonização portuguesa, os investimentos visavam a proveitos, e se faziam em plantações, edifícios, equipamentos e escravos.

(...) A célula fundamental da exploração agrária, aqui, como alhures no Brasil, foi a grande propriedade monocultora e escravocrata. A terra para plantio ou criação era doada sob a forma de sesmaria, instituição que condicionava a posse e a propriedade da mesma. Fora o pagamento do dízimo ao donatário, não havia

outros encargos de maior importância para o beneficiado, que não fosse a obrigatoriedade de ocupar a terra." (Canabrava, 1967: 19-20).

A Capitania de São Vicente foi o primeiro núcleo de expansão de economia açucareira no Brasil com produção regular e contínua. Por volta de 1545, mais de três mil escravos nativos distribuíam-se em seis engenhos e respectivas lavouras. Em 1587 a produção açucareira já estava em declínio, mas o povoamento no litoral sul havia se adensado um pouco mais. E em 1629 o número de engenhos na capitania reduzira-se a dois: o centro da atividade açucareira da parte sul da Colônia havia se transferido de São Vicente para o Rio de Janeiro.

Canabrava alinha alguns fatores como possíveis causas dessa decadência: a desvantagem da maior distância em relação ao Nordeste para os navios que levariam o produto para a metrópole; o clima demasiado frio e úmido do litoral paulista para a cultura da cana e preparo do açúcar; o espaço acanhado e inadequado desta parte do litoral brasileiro, excessivamente cheio de mangues.

Ao longo do século XVI, dentre as catorze povoações que ascenderam à categoria de vilas, em todo o Brasil, cinco situavam-se em São Paulo – todas no litoral, exceto São Paulo de Piratininga ¹:

1532 - **São Vicente**;

1545 - **Santos**;

1558 - **São Paulo** de Piratininga (em 1560 incorporou Santo André da Borda do Campo, povoação plantada na borda dos campos de Piratininga no primeiro ensaio de povoamento "serra-acima");

1561 - Nossa Senhora da Conceição de **Itanhaém**;

1600 - São João Batista de **Cananéia**.

Paralelamente à produção açucareira no litoral, começou a conquista do planalto em busca de terras mais favoráveis à produção de alimentos através da agricultura e da criação. Aldeamentos indígenas foram organizados sob a administração dos jesuítas, próximos ao núcleo de povoamento que se desenvolveu em torno do colégio de São Paulo, como Pinheiros, Santo Amaro, São Miguel, Itaquaquecetuba; outras povoações começaram também a surgir

¹ As informações sobre a elevação de povoados à categoria de Vilas baseiam-se em Aroldo de Azevedo, *Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, citado em Penteado, 1968: 35-37. Na redação deste capítulo baseei-me nas sínteses elaboradas por Bruno (1967) sobre o processo de povoamento e por Canabrava (1967) sobre a história econômica paulista. Evitando excesso de referências, faço-as apenas no caso de citações literais.

mais adiante, às margens do rio Anhembi ou Tietê, como Santana de Parnaíba (*circa* 1580).

Ainda segundo Canabrava, a produção açucareira vicentina deixou como herança para a exploração agrícola que veio a se fixar no planalto o tipo de unidade produtora auto-suficiente – "o latifúndio que se bastava a si próprio" – que perdurou ao longo do século XVII e grande parte do XVIII, reforçado pela dificuldade de vencer-se a Serra do Mar até o litoral em busca de provimentos vindos do exterior.

Esta economia de subsistência produzia mandioca (e respectiva farinha), milho, trigo, arroz, telhas, madeira para construção, ferramentas agrícolas, azeite para iluminação, algodão e vestimentas, armas, um pouco de açúcar e de aguardente, e incluía também currais para a criação². Algum comércio era feito com outras áreas para obter o que não era ali produzido:

"Registrava-se a exportação de algum trigo para o Rio de Janeiro, de carne de porco salgada e farinha de mandioca, arroz e açúcar para as populações da costa, de caixetas de marmelada consumidas em várias capitanias, no mercado platino e até no centro de mineração de Potosi. Contudo, a mercadoria de troca, por excelência, foi o escravo índio" (Canabrava, 1967: 23).

Desde o século XVI partiam do povoado de Piratininga expedições para o interior visando a captura de índios (atividade que já se praticava mesmo antes, no litoral) mas foi a partir do início do século XVII que essas expedições assumiram a forma e estrutura que ficou conhecida como *bandeiras*: "durante todo o século XVII, a captura e o comércio de índios se desenvolveu como atividade econômica estável dos grupos de população radicados no planalto paulista" (Canabrava, 1967: 23). E a partir do final do século, o objetivo das bandeiras passou a incluir também a busca de riquezas minerais e pedras preciosas.

O bandeirante português/paulista valeu-se da rivalidade entre as diversas nações indígenas e fez do índio domesticado um aliado para a captura de índios de nações inimigas. A força-de-trabalho indígena moveu os engenhos do litoral vicentino e depois os do Rio de Janeiro e também viabilizou as lavouras de subsistência e os trabalhos domésticos. Mais barato que o escravo negro e abundante na região, garantiu a sobrevivência dos núcleos de povoamento da capitania.

² Gastão Thomaz de Almeida (1967) informa que o primeiro plantel de gado bovino foi trazido para São Vicente em 1534 (por D. Ana Pimentel, esposa de Martim Afonso de Souza).

Ao longo do século XVII consolidou-se mais a ocupação do litoral e ampliou-se a do planalto. A *leste da vila de São Paulo*, a fundação de Mogi das Cruzes (circa 1600, vila em 1611) assinala o passo em que o povoamento começou a avançar em direção ao vale do rio Paraíba. A *noroeste*, continuou pelo vale do Tietê e ultrapassou a povoação de Parnaíba (transformada em vila em 1625), originando dois novos núcleos: Itu mais à frente (povoado em 1605, vila em 1657) e Jundiaí à margem do rio Jundiaí, afluente do Tietê (circa 1615, vila em 1655).

"Ficavam assim ocupadas em território de São Paulo, ao cabo da etapa histórica assinalada pelo bandeirismo de presa [1580-1640], além das zonas [da costa] povoadas na fase anterior, a costa norte e, no interior, a região em torno de São Paulo de Piratininga demarcada pelas povoações de Mogi das Cruzes, Jundiaí e Itu" (Bruno, 1967: 7).

Dos 38 povoados que no século XVII se transformaram em vilas no Brasil, onze estavam em território paulista:

- 1611 - Santana de **Mogi das Três Cruzes**;
- 1625 - **Santana de Parnaíba**;
- 1636 - **São Sebastião**;
- 1637 - Exaltação da Santa Cruz de **Ubatuba**;
- 1645 - São Francisco de Chagas de **Taubaté**;
- 1653 - Nossa Senhora da Conceição do Rio Paraíba (atual **Jacareí**);
- 1655 - Nossa Senhora do Desterro do Campo Alegre de **Jundiaí**;
- 1657 - Santo Antônio de **Guaratinguetá**;
- 1657 - Nossa Senhora da Candelária do Outu-Guaçu (atual **Itu**);
- 1661 - Nossa Senhora da Ponte de **Sorocaba**;
- 1665 - Nossa senhora das Neves de **Iguape**.

A evolução do povoamento no território mostra a influência das características geográficas: as vilas iam se situando nos *caminhos naturais* a que se referiu Caio Prado Júnior – Mogi das Cruzes, Jacareí, Taubaté e Guaratinguetá adentrando o vale do Paraíba; Sorocaba no início da estrada que se estendia para o sul através dos campos gerais; Santana do Parnaíba e Itu às margens do rio Tietê.

Ao mesmo tempo, o povoamento foi consolidando a ocupação do litoral – a vila de Iguape somando-se às de Itanhaém e Cananéia no litoral sul; São

Sebastião e Ubatuba avançando a ocupação para o litoral norte, acima de Santos e São Vicente.

Mas o povoamento do território paulista não se resumia às vilas; estas eram povoados que, já crescidos, ascendiam a esta categoria e assim originavam novos municípios, desmembrados daqueles onde originalmente tinha se criado o novo povoado. Enquanto isso, o processo de povoamento progredia através da fundação de outros núcleos de povoação mais adiante, que viriam por sua vez a se transformar em futuras vilas.

Vale a pena chamar a atenção para Jundiaí, que representa o primeiro passo no povoamento da parte central e norte do estado, região onde em meados do século XIX se estenderia a primeira grande expansão cafeeira, que daria origem à estruturação do complexo econômico cafeeiro.

Jundiaí, Mogi das Cruzes e Itu constituíram as pontas avançadas dos caminhos de penetração que se desenvolveriam, respectivamente, na direção de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso. Conforme assinala Bruno,

"... se o bandeirismo ou sertanismo não foi um movimento povoador – no sentido de ocupação imediata de novas áreas territoriais – a verdade é que traçou caminhos e devassou terras que mais tarde seriam povoadas, ao mesmo tempo em que incorporou novos e imensos contingentes de bugres (até então em parte selvagens) à empreitada colonizadora, transformando-os (muitas vezes a contragosto) em agentes do processo de povoamento" (Bruno, 1967: 6).

Ao deixar de participar da corrente de exportação açucareira para a metrópole, no século XVI, a inserção da Capitania na economia exportadora ficou reduzida ao fornecimento de mão-de-obra indígena às áreas produtoras, cujo preço era muito inferior ao da africana. Canabrava vê nesta marginalização da Capitania em relação ao principal veio de dinamismo da Colônia a origem da grande decadência que perdurou no século XVII, manifesta desde 1624. A descoberta do ouro e o abastecimento das regiões mineiras deu novo ânimo à atividade dos paulistas durante quase meio século, aproximadamente entre 1690 e 1733; neste ano, a descoberta do Caminho Novo, ligando o Rio de Janeiro diretamente às Minas sem passar por São Paulo, novamente distanciou a Capitania do foco maior do dinamismo econômico (Canabrava, 1972: 123)³.

³ Com a abertura do Caminho Novo entre Rio de Janeiro e Minas, as correntes mercantis de abasteciam o mercado próspero das minas de ouro (as mais prósperas da Colônia, segundo Canabrava) passaram a estimular a atividade econômica do Rio de Janeiro, que em 1763 era elevada a Capital, sede do Vice-Reino criado na mesma data.

"No final do século, com a descoberta do ouro em Minas Gerais, em 1694, iniciou-se a ocupação efetiva do interior do Brasil, primeiro por Minas Gerais, no Sudeste, e, logo após a Guerra dos Emboabas, o Centro e o Sul do país. Em 1718 e 1726, seria descoberto ouro em Mato Grosso e Goiás. Com as novas descobertas começavam as monções, movimentos de população e mercadorias que partiam de São Paulo pelo rio Tietê, passavam pelo rio Paraná e, seguindo outros afluentes, chegavam, alguns meses depois, às longínquas minas. Paralelamente, os paulistas ocuparam o sul da colônia, primeiro para caçar e depois para criar gado para os mercados mineiros." (Dias, 1998: 2).

Desde 1695, aproximadamente, muitos paulistas se deslocaram então para Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, ao mesmo tempo que outros migraram ou para os campos do Sul ou para o Nordeste, embrenhando-se pelo sertão do Rio São Francisco e até alcançando os campos do Piauí.

Canabrava (1967) refere-se a uma completa estagnação do processo de desbravamento e colonização do território em quase todo o século XVIII, quando a febre da mineração levou ao abandono da cultura da terra, de modo geral em toda a Colônia, e todos os recursos foram direcionados à busca do ouro (o que se manifesta na paralisação da criação de novas vilas e municípios). Mas Bruno assinala ter havido, mesmo assim, progresso no desbravamento e povoamento do território:

"Entretanto sobraram reservas de gente (acrescidas pelo reforço de numerosos contingentes de reinóis, que começaram a se deslocar em escala maior para o Brasil, e pela contribuição, que então passou a ser ponderável, do africano como agente de povoamento em São Paulo) para, em função das próprias comunicações com Minas, Goiás e Mato Grosso, ou em decorrência de pesquisas auríferas em alguma áreas do território da capitania, darem corpo e possibilidade a uma expansão do povoamento bem mais sensível que aquela que ocorrera na fase do bandeirismo." (Bruno, 1967: 7).

Segundo o autor, a expansão do povoamento nas primeiras décadas do século XVIII dava sequência a um processo que vinha do século anterior: a fixação de sesmeiros e posseiros em terras mais distantes, com uma agricultura de subsistência, pequena criação de animais e algumas lavras, dando origem inicial a povoações que se desenvolveram e acabaram por se transformar em vilas.

Assim teriam nascido, no *vale do Paraíba*, os povoados de São José do Paraíba ou São José dos Campos (1643, vila em 1767)), Taubaté (vila em 1645), Guaratinguetá (1646, vila em 1657), Jacareí (1652, vila em 1653), Paraibuna (1666), Tremembé (1669), Pindamonhangaba (*circa* 1690, vila em 1705) e, no

início do século XVIII, Hepacaré ou Lorena (1705, vila em 1788), Facão ou Cunha (1730, vila em 1785)⁴.

Ao norte da vila de São Paulo, o povoamento expandiu-se a partir da vila de Jundiá, seguindo principalmente dois rumos: um para nordeste, na direção da Mantiqueira, originando os povoados de Atibaia (1655, vila em 1769) e Nazaré (1676); outro para o norte propriamente e numa distância maior, até alcançar o vale do rio Mogi-Guaçu, onde foram criados os núcleos de Mogi-Guaçu e Mogi-Mirim (vila em 1769).

E a oeste de São Paulo, o povoamento se alargou na direção do rio Tietê: foi criado em 1646 o povoado de Sorocaba, à margem do rio Sorocaba, afluente do Tietê, bem na saída para os campos do sul (que logo em 1661 ascendeu a vila); um pouco mais tarde o povoamento avançou no vale do Tietê, onde foram fundados Araritaguaba ou Porto Feliz (1700, vila em 1797) e depois Pirapora (circa 1727).

Uma frente avançada de povoamento estendeu-se para o sudoeste, resultado da tentativa de mineração no vale do Ribeira e no alto Paranapanema, originando o núcleo de Apiaí (vila em 1771) na divisa do que viria a ser o território do Paraná.

"Assim, em torno de 1730, a expansão povoadora acusava já dimensões notáveis em confronto com a que ocorrera até meados do século anterior: Cunha e Lorena, a nordeste, Mogi-Mirim e Mogi-Guaçu ao norte, Porto Feliz e Sorocaba a oeste, e Apiaí a sudoeste, marcavam os pontos avançados do povoamento ao longo das principais estrias que se irradiavam de Piratininga" (Bruno, 1967: 8).

As datas de criação dos povoados e as de sua transformação em vilas indicam a velocidade diferente com que se desenvolviam as povoações criadas. Alguns povoados cresceram e ascenderam à categoria de vilas no espaço de poucos anos; outros, somente no século seguinte; e outros ainda (aqueles onde só consta a data de criação do povoado), depois de passado o século XVIII.

A dispersão populacional causada pela mineração refletiu-se numa longa pausa no crescimento do número de vilas e, conseqüentemente, de novos municípios. Com a única exceção de Pindamonhangaba em 1705, decorreu um século entre a criação da última vila nos anos 1600 (Iguape, em 1665) e de novas outras nos 1700 (a partir de 1767) – um reflexo claro da evolução instável

⁴ As datas que se referem à criação dos povoados são encontradas em Bruno, 1967. As datas da transformação de povoados em vilas, encontram-se algumas na mesma fonte e a maioria em Aroldo de Azevedo (citado em nota anterior); quando houve discrepância na informação, optei por esta última.

da atividade econômica paulista ao longo do século XVIII. Outros doze povoados transformaram-se em vilas durante o século XVIII mas nas suas últimas décadas:

1705 - Nossa Senhora do Bom Sucesso de **Pindamonhangaba**;

1767 - São José do Paraíba (atual **São José dos Campos**);

1769 - **Itapeva** da Faxina;

1769 - São João Batista de **Atibaia**;

1769 - São José de **Mogi-Mirim**;

1770 - Nossa Senhora dos Prazeres de **Itapetininga**;

1770 - Paraitinga (atual **São Luiz do Paraitinga**);

1771 - Santo Antônio das Minas do **Apiaí**;

1785 - **Cunha**⁵;

1788 - Nossa senhora da Piedade de **Lorena**;

1797 - São Carlos (atual **Campinas**);

1797 - **Porto Feliz**;

1797 - Nova Bragança (atual **Bragança Paulista**).

O povoamento não progrediu na zona costeira, somente no interior. Em meados do século XVIII, significativamente, ele adensou a ocupação do leste paulista nas áreas fronteiriças ao sul de Minas: no *vale do Paraíba* e do Paraitinga surgiram os núcleos de Aparecida (1743), Caçapava (*circa* 1750) e São Luís do Paraitinga (1769); no *caminho para as Minas Gerais*, a povoação de Jaguari ou Bragança (1760) formou-se ao norte de Atibaia; e a volta de mineradores, da zona mineira de Cabo Verde para território paulista, também deu origem a Caconde (*circa* 1750), no sopé da Mantiqueira quase na nascente do rio Pardo.

Inicialmente, a Capitania (sob o nome de São Vicente) tinha uma área muito grande – "em 1710, englobava desde a região das Minas Gerais até Sacramento, no extremo sul da colônia, e passou a denominar-se Capitania de São Paulo e Minas do Ouro" (Dias, 1998: 2-3). Mas, com o desenvolvimento das áreas de mineração, elas foram se destacando sucessivamente de São Paulo tornando-se capitanias autônomas.

⁵ Cunha é um braço de povoamento nitidamente resultante da mineração, avançando a travessia da Serra do Mar em direção ao porto de Paraty, mais próximo das Minas Gerais do que os portos de Santos e do Rio de Janeiro.

Em 1720 desmembrou-se Minas Gerais e o estabelecimento do Caminho Novo entre as Minas e o Rio de Janeiro, em 1733, enfraqueceu sobremaneira a importância da capitania de São Paulo como base de abastecimento das áreas de mineração. Em 1738 separaram-se também Santa Catarina e Rio Grande do Sul; em 1744 foi a vez de Mato Grosso e em 1748 Goiás conquistou autonomia ⁶. Curiosamente, a atividade dos paulistas resultou num desenvolvimento externo à Capitania, mas sob sua influência. Despovoada e com sua economia interna estagnada, a Capitania de São Paulo acabou perdendo sua autonomia em 1748, transformada numa comarca subordinada ao governo da Capitania do Rio de Janeiro.

Em 1764 foi revertida esta situação e restaurada a Capitania de São Paulo e, em 1765, o nobre português Morgado de Matheus assumiu o seu governo. Segundo Canabrava (1972), isto foi motivado pelo avanço castelhano na ponta meridional do território brasileiro. Em 1762 fora tomada a colônia de Sacramento (atual Uruguai) pelo governador de Buenos Aires, que em 1763 avançou também pela região de colonização portuguesa e ocupou uma área do Rio Grande. Restaurar um centro administrativo português em São Paulo correspondia a uma estratégia de defesa do território sul da Colônia, que incluía contar com a experiência dos sertanistas paulistas na atividade militar contra o avanço castelhano.

A situação encontrada pelo novo governador é assim descrita num relatório de 1766, referido por Canabrava:

"... as vilas e povoações civis que tem esta capitania quase todas as que fundaram os primeiros povoadores, todas foram feitas ao tempo dos Donatários, e antes do descobrimento das Minas." (...)

"... algumas vilas e povoações são muito pequenas, os mesmos moradores que nelas se conservam são os que têm sítio mais perto, porque os que têm longe só acodem à vila pelas festas de ano ou em solenidades maiores, fora destes casos vão seguindo mato-virgem..." (...)

Os povoadores se dispersavam por enormes espaços, "metidos em suas roças". (...) Quanto às suas lavouras, apenas colhiam "para si o que lhes basta mas nada sobeja, de tal sorte que, sendo-me precisos duzentos alqueires para expedição, ocupei toda a comarca de Parnaíba e foi necessário sucessivas diligências para juntarem as migalhas..."

Resumindo suas impressões, escrevia o governador sobre as Povoações da capitania, que as achara todas pequenas, "ainda as de maior nome, faltas de gente,

⁶ E em 1852 São Paulo perderia também o Paraná.

e sem nenhum modo de ganhar a vida, os campos incultos, tudo coberto de mata brava, a lavoura por mau método, só se planta o mato virgem, pelo pouco que custa, e pela repugnância que têm de se sujeitarem ao maior trabalho de cultivarem os campos como nesse Reino. Apenas colhe cada um para seu sustento próprio, muito pouco sobeja para vender ao público. Ninguém trata de aproveitar os efeitos do país, por sua causa se acha o Povo reduzido à mais lastimosa pobreza." (Canabrava, 1967: 26-27).

Entre 1765 e 1775, período em que governou, Morgado de Mateus revitalizou a capitania fundando ou planejando a criação de dezenas de cidades no sertão virgem, fazendo estradas e consolidando as regiões sul e sudeste da Capitania (cujo território nesta época se prolongava no sul até o rio Pelotas, englobando a área correspondente hoje ao Paraná).

Segundo Antonio da Costa Santos, deve-se a este governador a criação do Caminho dos Goyazes:

"Ele aproveitou a tradição dos bandeirantes, de seguir os rios para o interior, e traçou uma estrada que unia as nascentes dos rios paulistas e os caminhos da mineração ou do gado. Sua enorme visão estratégica ficou evidente quando colocamos no mapa as chamadas freguesias (hoje cidades) por ele fundadas.

Elas formam círculos de proteção às capitais, criando obstáculos a uma eventual invasão de espanhóis, e distam entre si de 70 a 80 quilômetros, o que facilitaria o comércio, a criação de uma agricultura rentável e seria ponto de partida para o café." (Citado em John, 1998: A10).

O Caminho dos Goyazes seguia para o norte pela faixa de terrenos permianos que beiram a Depressão Periférica ao sopé da Mantiqueira e hoje poderia ser reconhecido pela sequência Campinas - Mogi-Mirim - Mococa - Franca, penetrando em Minas Gerais e seguindo adiante. Nessa direção desenvolveu-se nova diretriz de povoamento a partir de Jundiáí, para *noroeste*, que originou em 1774 a criação da freguesia de Campinas, até então um bairro de Jundiáí chamado Campinas de Mato Grosso.

As rotas do comércio a longa distância fizeram da cidade de São Paulo um ponto estratégico, por ser o centro de convergência de caminhos naturais de penetração do interior. Começou a tomar forma mais definida o embrião do sistema de relações comerciais a grande distância que caracteriza a história da economia e da urbanização paulistas (e que, bem mais tarde, seria uma alavanca para o sucesso da industrialização). As atividades na Capitania limitavam-se, à época, a uma reduzida exploração agrícola e à mineração das lavras pobres dos rios Paranapanema e Apiaí; o comércio era a mais próspera atividade,

abastecendo as capitanias vizinhas de escravos, manufaturas importadas, sal e alguns gêneros alimentícios de produção paulista.

"Beneficiava-se, contudo, a capitania, de sua excepcional posição geográfica, como área de irradiação e convergência das rotas que ligavam as partes meridionais da Colônia às Gerais e entre o litoral e as capitanias do Oeste remoto, Goiás e Mato Grosso. As grandes rotas do comércio interior haviam sido criadas pelas explorações auríferas e estas continuavam a entretê-las, se bem que repercutissem o decréscimo do ritmo das explorações auríferas. Implicavam no aparelhamento de um sistema de centros de reabastecimento e de pouso que estimulou a prestação de serviços e de alguma produção local, tanto agrícola como artesanais, enfim de numerosas atividades subsidiárias. Nessas grandes correntes do comércio interior estão as sementes das fortunas que, ao tempo do governo do Morgado de Mateus, atraíam os capitais de maior vulto na capitania paulista.

A mais importante das rotas do comércio interno é a rota do mar. A principal e terrestre procedia dos campos de Viamão, no Rio Grande de São Pedro, com sua famosa feira de burros de Sorocaba, que entretinha várias atividades conexas." (Canabrava, 1972: 117).

Com o desenvolvimento da mineração estabeleceu-se um fluxo contínuo de importação de gado muar para o transporte de carga; criado nos campos do Sul, para chegar a seu destino atravessava toda a capitania e cruzava o município de São Paulo. O mais antigo registro indica estar em torno de 1730 o início da exportação de animais originários dos campos rio-grandenses.

Formou-se na Capitania de São Paulo um mercado de grandes proporções, que supriu a demanda de grande parte da área central da Colônia: Mato Grosso, Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo (foi este meio de transporte que sustentou a mineração e depois a exportação agrícola, tanto do açúcar como depois a do café, até que viessem as ferrovias). Graças aos tributos pagos pelo direito de passagem, "no período da decadência da capitania, no século XVIII, o tráfego de muares proporcionava uma parcela das mais ponderáveis das rendas da capitania, talvez a mais importante" (Canabrava, 1967: 28).

Além dos muares, importava-se também gado *vacum* e cavalar, principalmente para os mercados do Rio de Janeiro e das Gerais. Mercadoria que se transporta a si própria (na expressão de Canabrava),

"o negócio do gado era 'o mais sólido', o 'mais limpo', e 'o maior que tem havido nesta capitania', sendo também muito útil à Fazenda Real, pelos direitos de circulação que pagavam os animais nos registros ao longo do percurso. (...) Segundo a tradição colhida por Vieira Bueno, que escreveu no século XIX, as

primeiras fortunas que se haviam acumulado na capital paulista procediam do comércio do gado vindo do sul. " (Canabrava, 1972: 117-118, grifo meu)

Foi a *rota do luar* que deu origem ao desenvolvimento de Sorocaba: a partir de 1750 ela passou a sediar uma grande feira anual, realizada de março a julho, que conferiu-lhe o papel de mais importante centro de distribuição de animais para transporte de carga na Colônia. Ao longo do percurso da rota para o Sul tiveram origem duas novas povoações em 1766: Itapetininga (vila em 1770), a oeste de Sorocaba, e Itapeva da Faxina (vila em 1769) a sudoeste de Itapetininga. Esta última "se estabeleceu 'para ver se se acrescentam para aquela parte mais as Povoações, por não as haver em toda a distância' de Sorocaba até Curitiba" (Bruno, 1967: 10).

Mas também no vale do Ribeira surgiram, em meados do século XVIII, novas povoações naquela zona que fora ocupada em função da exploração de ouro: Iporanga, a sudoeste de Apiaí, e Xiririca, a leste de Iporanga.

Outro dos caminhos naturais que iam dando direção ao povoamento era o que se dirigia ao Oeste longínquo, por via fluvial, buscando o rio Paraná. O caminho fluvial pelo rio Tietê tornou-se a via preferencial para a comunicação com o oeste após a descoberta das minas de Mato Grosso, substituindo os trajetos anteriores até então utilizados; estes alcançavam o Rio Paraná através dos rios Tibagi-Paranapanema ou do rio Piqueri, que se articulavam à estrada dos campos meridionais mais abaixo, na altura do atual território do Paraná.

O embarque era feito em Porto Feliz (acesso utilizado pelas monções até quase o final do século XIX), que era o ponto extremo do povoamento à margem do Tietê. Em 1768 foi formada a povoação de Botucatu, a considerável distância Tietê-abaixo, a partir de uma fazenda confiscada em 1759 aos jesuítas para, nas palavras do governador da capitania, "tentar se se pode restaurar as muitas fazendas que se despovoaram naquele rio (o Paranapanema) depois que abandonamos a navegação dele para o Cuiabá" (citado em Bruno, 1967: 10).

À via fluvial Tietê-Paraná articulou-se o rio Piracicaba, principal afluente do Tietê. E o embarque passou a ser feito também em Piracicaba, povoação formada por volta de 1767 à margem direita do rio Piracicaba, a noroeste de Campinas. Deste modo,

"eram moradores das margens dos dois rios (Tietê e Piracicaba) e habitantes da longínqua vila de Sant'Anna do Paranahyba, de outros pontos do vale do Paraná, e até de Miranda — quando ainda não era franca a navegação do

rio Paraguai — que se vinham aprovisionar de sal, tecidos, ferragens, louça e outros gêneros de importação, nas praças de Porto Feliz e Piracicaba" (Pinto, 1977:296).

Até 1765 o contato comercial com o porto de Santos era irregular e pouco significativo, pois vigorava o sistema de frotas destinadas à Bahia e ao Rio de Janeiro e era preciso uma licença especial de Lisboa para aportar um navio a Santos. A atividade do porto limitava-se às cargas de sal, trazidas em navios pequenos de quando em quando; o comércio do sal, mercadoria de alto valor, era monopólio da Coroa desde 1632 e arrendado a particular sob contrato. O sal que entrava por Santos atravessava a serra no ombro de índios cargueiros e abastecia a capitania de São Paulo e as minas de Goiás e de Mato Grosso — a rota de Santos era a *rota do sal*.

Abolido o sistema de frotas em 1765, estabeleceu-se a liberdade de navegação para o Brasil a partir de 1766, e também a navegação de cabotagem. Já em 1768 chegavam a Santos algumas cargas de manufaturas e de escravos; mas a maior parte dessa importação continuou a se fazer pelo caminho tradicional, através do porto do Rio de Janeiro e transportada por terra para São Paulo.

Na tabela a seguir pode-se ver como se distribuía a população no território da Capitania de São Paulo em 1766. Um quarto da população livre concentrava-se na grande área que constituía o município de São Paulo (onde também se concentrava cerca de metade da população indígena estabelecida na Capitania); quase dois outros quartos da população livre dividiam-se igualmente entre a Depressão Periférica (vilas do sul serra acima) e o vale do Paraíba (vilas do norte serra acima); e o pouco mais de um quarto restante estava distribuído no litoral norte, no litoral sul e no vale do Ribeira.

Nesse período, "o negócio do gado, o do sal, o das manufaturas, o dos escravos constituíam os setores dos investimentos lucrativos que permitiam acumulação de capital" (Canabrava, 1972: 119).

A autora estuda como se distribuía a riqueza na Capitania nessa época de decadência que antecedeu o renascimento agrícola ocorrido com o declínio da mineração nas últimas décadas do século XVIII. A riqueza é medida pelos haveres ou bens familiares e dão uma indicação das pré-condições encontradas na Capitania para o desenvolvimento agrícola que se seguiu. Os escravos eram a

principal expressão da riqueza àquela época: mercadoria a mais comercializável, de que se podia dispor com facilidade quando havia necessidade de capital líquido.

Tabela 1.1
CAPITANIA DE SÃO PAULO
POPULAÇÃO
1766

	População Livre		Moradias (famílias)		pessoas / moradia	% popul. masculina	% popul. feminina	Índios	População Total	
	n ^o	%	n ^o	%					n ^o	%
SERRA ACIMA: VILAS DO SUL ¹										
São Paulo	3 838		899		4,2	45,79	54,31	743	4 581	
Atibaia	2 425		439		5,6	48,91	51,09		2 425	
Santo Amaro	1 770		377		4,6	50,28	49,71	266	2 036	
Cotia	1 735		349		4,9	50,43	49,56		1 735	
Nazaré (Nazaré Paulista)	1 393		303		4,6	50,68	49,31		1 393	
Guarulhos	1 374		349		3,9	50,87	49,13	233	1 607	
Jaguari (Bragança Paulista)	1 266		280		4,5	51,50	48,49		1 266	
Juqueri (Franco da Rocha)	959		281		3,4	47,55	52,45		959	
Subtotal	14 760	24,39	2 277	18,40				1 242	16 002	25,30
SERRA ACIMA: VILAS DO NORTE										
Sorocaba	5 158		1 191		4,3	52,11	47,88		5 158	
Itu e Ararítaguaba (Porto Feliz)	2 708		658		4,1	50,26	49,74		2 708	
Parnaíba e Arassariguama	2 496		599		4,2	50,40	49,59	672	3 168	
Jundiaí	1 272		334		3,8	51,73	48,27		1 272	
Mogi-Mirim	1 303		225		5,7	50,49	49,50		1 303	
Mogi-Guaçu	717		160		4,4	50,34	49,65		717	
Subtotal	13 654	22,57	3 167	25,59				672	14 326	22,65
SERRA ACIMA: VILAS DO NORTE										
Pindamonhangaba	1 457		338		4,3	50,58	49,41		1 457	
Taubaté	3 521		780		4,5	48,93	51,06		3 521	
Guaratinguetá	3 339		786		4,3	51,69	48,30		3 339	
Jacarei	2 868		674		4,2	47,42	52,58	364	3 232	
Mogi das Cruzes	2 138		483		4,4	48,78	51,21	458	2 596	
Subtotal	13 323	22,02	3 061	24,73				822	14 145	22,37
MARINHA: VILAS DO NORTE										
Santos	2 614		523		4,9	66,29	33,71		2 614	
São Sebastião	1 783		398		4,4	47,61	52,38		1 783	
Ubatuba	1 191		249		4,7	48,86	51,13		1 191	
Itanhaém ²	716		165		4,3	50,55	49,45		716	
São Vicente	577		120		4,7	44,36	55,63		577	
Subtotal	6 881	11,37	1 455	11,75					6 881	10,86
MARINHA: VILAS DO SUL										
Paranaguá e Pilar ²	4 814		1 109		4,3	50,51	49,49		4 814	
Curitiba e São José ²	4 348		741		5,8	50,50	49,50		4 348	
Iguape e Xiririca (Eldorado Paulista) ²	1 811		393		4,6	50,52	49,48		1 811	
Cananéia ²	901		170		5,3	50,61	49,39		901	
Subtotal	11 874	19,62	2 413	19,50					11 874	18,77
Total Geral	60 492	99,97	12 373	99,97				2 736	63 228	99,95

Fonte: Dados registrados pelo governador da Capitania, *DI.*, v.73, p. 61-5

¹ Classificação por áreas segundo a documentação oficial, *DI.*, v. 72, p. 114-5

² Nas localidades assinaladas foi estimada a população feminina e deduzida a total.

Apud: Canabrava, 1972: 99.

"A capital da capitania distingue-se como a cidade que concentrava a maior percentagem de riqueza da capitania (25,21%) colocando-se em seguida as cidades de Itu, Santos, Sorocaba e Guaratinguetá, cuja parcela de riqueza, no cômputo total, significa 13,20%, 12,87%, 9,75%, e 7,63%. São Paulo também distingue-se pela maior riqueza média por família e pessoa, seguida de Santos, Itu e Mogi-Guaçu nas duas categorias. (...) Das áreas já distinguidas, o vale do Paraíba é o mais pobre com 16,03% da riqueza total da capitania, e 31,06% da população; as três cidades litorâneas concentram 16,05% da riqueza e 10,52% da população; o termo da capital da capitania corresponde a 32,09% da riqueza e 25,53% da população. As demais cidades de Serra Acima concentram 35,74% da riqueza e 32,87% da população. É a área mais povoada e com a maior parcela de riqueza." (Canabrava, 1972:111) ⁷.

A distribuição da riqueza em cada localidade evidenciou a sua grande concentração em um número restrito de famílias e às maiores fortunas declaradas puderam ser associadas algumas categorias sociais: os mais altos níveis de riqueza na capital cabiam a homens de negócios e mercadores, com uma riqueza média de 2:794\$500; o mesmo era verificado em Santos, com uma riqueza média um pouco inferior, de 1:951\$340. Outras categorias situaram-se em patamar bastante inferior, como pequenos comerciantes varejistas, com riqueza média de 68\$300.

De fato, no conjunto da população predominava a atividade rural, compreendendo: a) uma economia de auto-subsistência familiar na forma de "sítios volantes", abrangendo cerca de metade da população da capitania, que vivia à parte da economia de mercado: nada possuía, era nômade e miserável; b) uma economia de subsistência que abastecia os pequenos centros de população que eram as vilas da época, praticada por lavradores fixados em torno deles.

Permito-me a seguir uma longa citação das conclusões a que chega Canabrava, porque ela argumenta no mesmo sentido que farei ao longo deste trabalho; suas conclusões iluminarão a leitura dos próximos capítulos de um ângulo que desejo reforçar: a muito específica característica mercantil subjacente à ocupação do território e ao desenvolvimento social e urbano paulista, característica que se reciclou e renovou a cada período histórico, mas guardou sempre a sua especificidade.

⁷ Devido a limitações dos dados, nem todas as localidades puderam ser estudadas e a população cuja riqueza é inventariada não corresponde exatamente à população apresentada na tabela 1.1. O universo da pesquisa corresponde a 72% da população estimada para 1766 e 74% de suas famílias (Canabrava, 1972: 102).

A meu ver, o desenvolvimento e mutação do complexo cafeeiro paulista, que garantiram o extraordinário sucesso da economia agroexportadora, paulista deve-se a esta característica (que distinguiu São Paulo de qualquer outra região cafeeira) – na base deste sucesso esteve um desenvolvimento paulista articulado *para dentro*: mercantil e dirigido a um *mercado interno*. Isto permitiu articular o dinamismo da agroexportação cafeeira a um desenvolvimento próprio paulista – interno e anterior – que nasceu à sombra da agroexportação do açúcar nordestino ou do ouro mineiro, nos interstícios possíveis a uma região marginal ao veio dominante do progresso. Mais tarde, foi essa articulação *para dentro* que garantiu o enraizamento da economia industrial paulista num mercado extra-fronteiras.

Creio estar no campo cultural a explicação para a origem do caráter empreendedor dos paulistas, que souberam aproveitar a vantagem geográfica para fazer da sua marginalidade na Colônia um fator de progresso. Isto escapa ao alcance deste estudo, mas é uma questão a ser explorada.

"Não dispondo de produtos locais de alta rentabilidade no comércio exterior, a economia paulista tem seu fator dinâmico na participação dos setores lucrativos do comércio interno; a elevada riqueza média dos mercadores e homens de negócio é o reflexo dessa estrutura da formação local da riqueza, onde o setor primário encontrava-se estagnado e o setor secundário praticamente não tinha existência. (...)

... O mais importante setor comercial é, sem dúvida, o dos negócios do gado, da grande rota comercial sul-norte da Colônia, que fundamentou as primeiras fortunas paulistas. Este é o setor que proporcionava maiores incentivos ao investimento⁸. (...) Este, o setor que mais induzia investimentos em outros tipos de atividades correlatas.

A rota leste-oeste, cuja cabeça está no Rio de Janeiro, a capital da colônia, entronca-se com a rota do porto de Santos na área da capital paulista. É essencialmente uma rota de escravos, do sal e de produtos manufaturados, cujo valor comercial ajustava-se aos longos percursos terrestres e fluviais. (...)

A essência do processo de acumulação da riqueza consistia, de modo geral, na atribuição dos recursos disponíveis para manutenção do estoque de bens de produção, representado essencialmente pelos escravos, a fim de garantir o *status* e a manutenção dos níveis mínimos de produção rural e artesanal indispensáveis à coletividade.

⁸ A demanda se ampliava tanto pela necessidade de transporte, própria da mineração, como também pela necessidade de abastecimento alimentar, que pode ser avaliada pelo volume da população que foi se concentrando nas regiões de exploração aurífera – a estimativa é de que houvesse cerca de 300 mil pessoas nas Minas Gerais.

A predominância do setor mercantil explica a relativa importância da riqueza declarada nas cidades favorecidas pela situação geográfica, na convergência ou no eixo das grandes vias internas: São Paulo, como ponto de convergência; Itu e Sorocaba, no caminho do gado; Parnaíba e Mogi-Guaçu, na estrada de Goiás; Guaratinguetá, no caminho do Rio de Janeiro; Santos, como porto de mar, cabeça do comércio do sal; outrora, como porto de comércio legal com a metrópole, pôde acumular nível relativamente importante de riqueza. São cidades 'cabeças de estrada', locais de pouso, centros de aprovisionamento de negócios, com a função de pequenos mercados regionais ou de sua área, de maior ou menor amplitude.

São Paulo, a capital paulistana, distingue-se sob vários aspectos. O montante e o nível individual da sua riqueza declarada são superiores aos das demais localidades consideradas neste estudo. São Paulo detém pouco mais de $\frac{1}{4}$ da riqueza paulista declarada. Dentro da profunda decadência que afetava a capitania, o nível de riqueza de seus homens de negócio vem demonstrar que o pequeno aglomerado paulistano desfrutava de atividade comercial de certa importância no cenário da capitania. Esta verificação nos permite recuar cerca de um século, o momento histórico no qual já se podem perceber os germes do desenvolvimento da capital paulistana. A opinião tradicional o coloca mais ordinariamente na década dos 70 do século seguinte, quando se fazem sentir sobre aquele núcleo urbano as influências resultantes do desenvolvimento da produção cafeeira no oeste paulista e do porto de Santos. Os dados revelados quanto às fortunas declaradas em ambas as cidades permite-nos documentar um processo de acumulação de riqueza, que vinha de um passado muito mais distante, de uma fase de atividade essencialmente mercantil que precede a da acumulação da riqueza por meio de *plantation* destinada a produzir para exportação: primeiramente o açúcar, cuja produção, já em crescimento, foi estimulada pelas guerras napoleônicas e, em seguida, o café. Essa acumulação foi um dos fatores do êxito da grande lavoura comercial.

(...) A capital paulistana, aliás toda a capitania, está voltada para dentro, articulada para o interior, de onde emanam as correntes de sua riqueza." (Canabrava, 1972: 121-123).

Renascimento agrícola e expansão do povoamento: passagem do século XVIII para o XIX

O mapa elaborado por Bruno, apresentado à frente, mostra que em 1775 as pontas avançadas do povoamento não tinham alcançado ainda a metade do território paulista. Era este o quadro da ocupação quando, após um século de pausa, novamente começaram a desmembrar-se novos municípios, graças ao estímulo trazido pela retomada da atividade agrícola.

Vista de hoje, a passagem do século XVIII para o XIX parece um ensaio para a aceleração de velocidade que o desdobramento de municípios iria ganhar no século XIX. Na primeira metade deste seriam criados 19 municípios, número superior ao acréscimo verificado em cada um dos séculos precedentes; e, na segunda metade, os novos municípios seriam criados a uma velocidade crescente, numa média de 22 por década. A chave para esta expansão foi a agricultura de exportação, atividade econômica mais dinâmica da época, que projetou novo rumo para o desenvolvimento paulista.

O esgotamento das Minas, evidente em torno de 1770, levou a um refluxo populacional para a Capitania de São Paulo, originando aí um renascimento agrícola nas últimas décadas do século XVIII. Lavouras se estenderam pela região desbravada da Capitania e a agricultura dirigida à exportação passou a impulsionar a ocupação do território.

A cana-de-açúcar encontrou na Depressão Periférica condições favoráveis para desenvolver-se: uma pequena rede urbana já estabelecida e condições naturais de solo e clima muito melhores que as encontradas no litoral pela lavoura canavieira vicentina do século XVI.

"Os núcleos que em 1775 assinalavam o extremo da área povoada do território paulista (praticamente ocupado já o vale do Paraíba) eram, a partir do norte para o oeste e o sul, Caconde, Piracicaba, Botucatu, Itapeva da Faxina e Apiaí." (Bruno, 1967: 10).

Canabrava ressalta que o "surto de prosperidade" desencadeado no último quartel do século XVIII não é um fenômeno apenas paulista, mas também compartilhado por outras áreas do Brasil:

"Outros fatores, além da decadência da mineração, vieram trazer estímulos novos à produtividade. Assim, a extinção do regime de frotas para a Bahia e Rio de Janeiro (1765) estabeleceu a livre navegação para todos os domínios portugueses, o que quer dizer, para todos os portos do Brasil, incluindo-se a permissão para o comércio de cabotagem. Também tornou-se muito favorável a situação do mercado de produtos tropicais do mundo ocidental, em razão dos problemas criados pela Independência dos estados Unidos, pela Revolução Francesa e pelas guerras napoleônicas e com os grandes progressos técnicos no campo da fiação e tecelagem, que estimularam a cultura do algodoeiro. A esses fatores da nova conjuntura econômica juntaram-se outros proporcionados pelas novas condições políticas do país, primeiramente como sede da monarquia portuguesa e, depois, com a própria emancipação política da Colônia." (Canabrava, 1967: 28-29).

Em meados do século XVIII a produção de açúcar e aguardente na Capitania de São Paulo era pouca e apenas para consumo interno. No final do século, os canaviais estavam em franca expansão, substituindo a mata-virgem. Em 1798, a Capitania de São Paulo dispunha de 483 engenhos, número que se elevou a 574 em 1799.

Esta produção desenvolveu-se em Ubatuba e São Sebastião no litoral norte e, principalmente na região que se costumou chamar de *quadrilátero do açúcar* – zona enquadrada pelos municípios de Sorocaba, Piracicaba, Mogi-Guaçu e Jundiaí, incluindo também Itu, Capivari, Porto Feliz, Campinas, Mogi-Mirim.

Também se produziu açúcar, mas com bem menor importância, em Atibaia e Bragança (no caminho de Minas), Piedade e Itapetininga (no caminho para o sul), Casa Branca e Franca (no caminho de Goiás). Com exceção do vale do Paraíba, onde a produção foi insignificante, a atividade canavieira alastrou-se por quase toda a área então ocupada da capitania.

A lavoura canavieira, iniciada em torno de 1770, abriu caminho para a cafeeira, que adentrou o solo paulista por volta de 1790/97, em Santos (no litoral paulista) e em São José do Barreiro, Areias e Bananal (municípios do vale do Paraíba contíguos ao território fluminense). O café foi gradualmente se espalhando pelo vale e pelo litoral. Em 1836 já ocupara todo o vale do Paraíba e alcançara as terras mais férteis próximas ao município de São Paulo, a caminho de substituir a cana-de-açúcar nas lavouras da Depressão Periférica e assumir a liderança no impulso para a expansão da ocupação econômica do território⁹.

O município de Itu, de criação mais antiga, parece ter sido um dos pioneiros a exportar açúcar: há registro da exportação ituana desde 1767 e em 1777 contavam-se 25 engenhos em suas terras. Na área que viria a ser o município de Campinas, os primeiros canaviais datam de 1770 e quando a povoação se transformou em vila, em 1797, a cana-de-açúcar constituía o núcleo da atividade econômica local.

Em 1836, quando o café adentrava a região de Campinas – o então oeste paulista – este município era grande exportador de derivados da cana, com uma produção de 38 230 sacas de açúcar e 13 milhões de litros de aguardente. Em

⁹ Note-se que é este o quadro do povoamento da capitania que cerca as características da cidade de São Paulo em 1836 mostradas no próximo item.

1846 era o maior exportador da província, com 50 798 sacas de açúcar; Itu vinha em segundo lugar, com 35 403 sacas. Mas em 1854 a atividade campineira já se voltara para o café e a produção de açúcar tinha diminuído mais de 90% em relação ao volume de 1836.

Acompanhando-se o processo de formação da rede urbana paulista, pode-se conjecturar que a expansão urbana provocada no final do século XIX pelo binômio café-ferrovias não fez mais que dar continuidade à tradição que deu origem à ocupação inicial da porção central e norte do estado: povoações sucessivamente criadas e sucessivamente transformadas em vilas, desempenhando o papel de postos avançados nos caminhos de penetração para o interior e em seguida de retaguarda urbana para o desenvolvimento da atividade agrícola.

"Saint-Hilaire, quando percorreu a Capitania de São Paulo em 1818, identificou a 'vasta extensão de terras muito povoadas', com aquela dos municípios que produziam grande quantidade de açúcar, a qual abrangia as terras de Mogi-Mirim, Campinas, Jundiaí, Itu, Capivari, Porto Feliz e Piracicaba" (Canabrava, 1967: 30). (...)

Nos anos de 1846/47 a manufatura açucareira paulista viveu seu momento de maior esplendor no século XIX, com uma exportação média de 149 387 sacas. Com ela São Paulo se reintegrara nos canais internacionais de mercado de produtos tropicais. As velhas rotas bandeirantes e o Caminho do Mar haviam se transformado em rotas do açúcar e viveram atividade antes desconhecida. Nas antigas veredas do planalto apenas delineadas, ou nos trilhos que franqueavam a serra junto ao mar, onde os índios no passado levavam penosamente as cargas ao ombro, palmilhavam agora as tropas, e os ranchos balizavam os pousos dos tropeiros." (Canabrava, 1967:31-32).

A produção açucareira desenvolveu-se com crescente progresso até meados do século XIX, integrando São Paulo ao mercado internacional e levando a melhoras consideráveis no sistema viário tendo em vista o escoamento mais eficiente da produção rumo ao porto. O Caminho do Mar foi calçado em 1791/92 na descida da serra – a Calçada do Lorena¹⁰ – e em 1827 foi completado o seu traçado terrestre entre Cubatão e Santos, trecho que até então era percorrido por água.

A cana-de-açúcar – assim como o café faria mais tarde e com muito maior intensidade – foi se espraiando conforme encontrava solo adequado, aproveitando a rede urbana existente, fazendo crescer núcleos antigos e

¹⁰ Assim chamada por ter sido feita pelo governador Bernardo José de Lorena e Silveira.

originando outros novos a partir de povoados incipientes que até então eram pousos de beira de estrada. Ambas as culturas moveram-se do mesmo modo: avançando para terras virgens e férteis, em substituição às terras onde a produtividade era decrescente.

No caso da cana, o sistema de cultivo do solo era bastante primitivo, "calcado sobre técnicas tomadas de empréstimo ao indígena":

"As limitações à expansão da economia açucareira deveriam se encontrar sobretudo com referência à mão-de-obra e ao capital técnico e financeiro, dado o número pequeno de escravos, a rusticidade e o caráter primitivo dos engenhos na vaga desbravadora. Tratava-se de simples engenhocas, como registraram os documentos, com precário equipamento agrícola, reduzido ao machado, à foice e à enxada, com predominância do animal para a força motriz. Desconhecia-se o uso do arado. O canavial avançava com as clareiras, pois a terra se esgotava depressa, em razão dos métodos primitivos de cultivo, caracterizado pela destruição da mata, pela queimada e pela ausência de adubação. Aliás, abandonava-se a terra de rentabilidade decrescente em favor de solos abertos há menos tempo, a fim de atender à necessidade de lenha para as fornalhas. Estruturalmente, a propriedade açucareira se conserva latifundiária e escravocrata." (Canabrava, 1967:30).

A cultura do café, seguindo-se imediatamente à da cana (frequentemente nas mesmas fazendas), seguiu também a tradição de mover-se para solo mais propício conforme a terra esgotava seus recursos. Não chegou a haver uma mudança nas técnicas agrícolas, no caso da cana, uma vez que a crescente demanda internacional de café levou à substituição das lavouras canavieiras por cafeeiras. Mas no caso do café, o contexto favorável do mercado, crescentemente atrativo, impôs aos produtores mudanças na forma de produzi-lo.

Estas foram implementadas no que diz respeito à força-de-trabalho (através do imigrante estrangeiro), às técnicas de plantio (através do arado e da carpideira) e de beneficiamento (através da maquinização) e ao meio de transporte (através da ferrovia); mas no que diz respeito ao trato da fertilidade da terra, não houve grande evolução: não sendo introduzidas técnicas mais modernas de adubação e recomposição do solo, manteve-se para o café a mesma característica de mobilidade da cultura.

Contraditoriamente, foi graças a este *atraso* das práticas agrícolas que avançou a *modernização* de São Paulo: através da urbanização que acompanhou a frente de expansão cafeeira, que levava consigo uma frente complementar de

agricultura mercantil diversificada. Se do ponto de vista técnico a agricultura mostrava este aspecto de relativo atraso ¹¹, do ponto de vista da complementariedade produtiva visando múltiplos mercados ela não tinha atraso algum: produzia café para o mercado internacional e demais produtos para o mercado urbano paulista.

Após tão longo período de estagnação econômica da capitania, as fazendas canavieiras foram um meio de capitalização prévia para a cafeicultura que veio depois. Face à decadência em que se encontrava a capitania, a atividade agrícola foi estimulado por sucessivos governadores, desde Morgado de Mateus. De modo geral, as lavouras de cana-de-açúcar se iniciavam do seguinte modo: primeiro destruíam-se a floresta, depois plantavam-se alimentos e só então, viabilizada a ocupação, empreendia-se a plantação da cana-de-açúcar e a construção do engenho:

"... as fases do empreendimento prosseguiram à medida que permitia o seu processo de capitalização, e não se pode estranhar que o sistema de auto-financiamento preponderasse, tendo-se em vista a profunda decadência da capitania nos anos anteriores à expansão açucareira, durante os quais fora intensa a descapitalização." (Canabrava, 1967:31).

A maioria dos engenhos eram empresas de baixa rentabilidade mas nos engenhos maiores (como os de Itu e Campinas, os principais produtores) a produtividade atingia o dobro ou o triplo da média registrada na província.

Sérgio Buarque de Hollanda explica a origem dos recursos da cafeicultura pelos saldos da mineração e pela capitalização originada da exportação açucareira – expressa não só em recursos monetários mas em toda a infraestrutura e força-de-trabalho previamente organizadas nas fazendas ao darem início à cafeicultura. O café leva cerca de cinco anos a frutificar e, portanto, a dar retorno ao investimento feito; a lavoura canavieira, de produção muito mais rápida e não requerendo grandes recursos, permitiu o renascimento agrícola na capitania e, com a exportação do açúcar, viabilizou a espera até que os cafeeiros começassem a produzir. Municípios que eram grandes produtores de açúcar transformaram-se em grandes produtores de café.

Há que destacar ainda a importância do açúcar em outro aspecto, não só abrindo caminho para o café mas também para um novo patamar de desenvolvimento da capitania e da cidade de São Paulo. Foi graças às

¹¹ Entenda-se *atraso* com o sentido que lhe estou atribuindo no texto; é sabido que em relação a outras regiões do país, a agricultura paulista mostrava-se muito mais moderna.

necessidades de comercialização do açúcar que o porto de Santos começou a desenvolver o papel de canal de exportação da produção agrícola paulista – o calçamento da descida da serra, em 1791/92, foi um passo fundamental nessa direção.

Até a Independência, o açúcar paulista teve por principal mercado o Rio de Janeiro (que o consumia ou reexportava); após 1822, conquistou pouco a pouco mercados externos e desta forma preparou o caminho para a penetração do café:

"... as bases no comércio internacional conseguidas pelos comerciantes santistas vão facilitar sobremaneira o comércio do café. Sem isso, não teria sido tão fácil a substituição do porto de embarque do café – Santos em lugar do Rio – junto aos mercados internacionais". (Petroni, 1968: 178).

Sérgio Buarque de Hollanda conta que num relato de 1797, o governador Bernardo José de Lorena afirmava que o comércio feito pelo porto de Santos até ali fora só de cabotagem. Mas o autor nos informa que há registros de exportação de café para Lisboa desde 1794, ainda que em pequena quantidade, quando a produção de café estava situada principalmente no litoral. Acrescenta, por outro lado, que entre 1797 e 1802 foram construídos ranchos ao longo das estradas por onde era conduzido o açúcar proveniente da região do *quadrilátero*, para que fosse abrigado da umidade e preservado da deterioração causada pelas chuvas, tendo em vista superar a causa da má reputação do açúcar paulista nas praças do Rio de Janeiro e de Lisboa. O passo seguinte na melhoria da via de comunicação entre o sertão açucareiro e o porto foi o aterramento do trecho Santos-Cubatão, em 1827. (Buarque de Hollanda, II-2, 1978: 418-422).

A expansão do povoamento pela cultura canavieira ganhou uma característica nova: uma ocupação mais estável, pois que literalmente enraizada na terra. Novas povoações se desenvolveram, avançando o povoamento ao longo dos caminhos naturais que se irradiavam de São Paulo: vale do Paraíba, caminho de Goiás, bacia do Tietê e estrada do Sul. No litoral formou-se apenas a povoação de Ilha Bela, em fins do século XVIII, transformada em vila em 1806.

No *vale do Paraíba* e do Paraitinga, muitas povoações novas se formaram nesse período: Santa Isabel, Santa Branca, Cachoeira, Silveiras, Cruzeiro, Queluz, Areias, São José do Barreiro e Bananal; e três povoações transformaram-se em vilas: Cunha (1785), Lorena (1788) e Areias (1816).

No *caminho de Goiás*, duas tendências se verificaram: na região mais próxima ao município de São Paulo, o povoamento se adensou e se misturou àquele da zona de Atibaia (que no século anterior tinha se originado da "estria" de povoamento que avançara em direção ao sul de Minas); e, na outra ponta, avançou mais para o norte e transitou do vale do Mogi-Guaçu para o vale do rio Grande, criando uma estreita faixa de área povoada espremida contra a Mantiqueira pelos índios caiapós remanescentes nessa área. Muitos povoados nasceram: Piracaia, Amparo, Serra Negra, São João da Boa Vista, Casa Branca, Cajuru, Batatais, Franca, Ituverava¹².

O povoamento e a atividade agrícola foram bastante expressivos na região ocupada em decorrência da expansão para *noroeste* a partir do triângulo Jundiá - Campinas - Itu, abrangendo o *vale do Tietê*; o crescimento de povoações mais antigas resultou na elevação de Campinas e Porto Feliz à categoria de vilas, em 1797, e também Piracicaba, em 1821. Surgiram as povoações de Itatiba, Montemor, Indaiatuba, Capivari, Tietê, Santa Bárbara e, bem mais adiante no interior, Araraquara. Esta última viria a ser ponta-de-lança da ocupação da área entre os vales do Tietê e do Mogi-Guaçu. Em 1789 encontravam-se sítios esparsos, às duas margens do Tietê, situados abaixo da foz do rio Piracicaba.

E na direção do *sul*, algumas povoações se formaram no caminho do Sul e nos vales do Ribeira e do Paranapanema: Una, Piedade, Tatuí, Campo Largo, Jacupiranga – região ainda ameaçada pela presença, a oeste, de tribos indígenas selvagens.

"Pode-se dizer, a grosso modo, que até ao segundo decênio do século passado (ou até a época da independência do País) o território paulista estava ocupado efetivamente até a uma linha que passasse, a partir do norte, pelas povoações de Ituverava, Franca, Batatais, Araraquara, Botucatu, Tatuí, Itapetininga, Faxina, Apiaí e Iporanga – embora houvesse a oeste dessa linha, sesmeiros e posseiros esparsos em um ou outro ponto de suas terras." (Bruno, 1967: 12).

A cidade de São Paulo até o início do século XIX

Enquanto se desenvolvia no Nordeste colonial a atividade agrícola visando a exportação do açúcar, os paulistas dedicavam-se a explorar o interior

¹² A migração resultante do esgotamento da mineração era flagrante na ocupação dessa região fronteiriça: em 1819, Saint-Hilaire observava que "a vila de Franca era totalmente habitada por gente procedente do território de Minas Gerais" (citado em Bruno, 1967: 11).

e estabelecer fluxos de comércio a grandes distâncias ¹³. Simon Schwartzman assinala que o ano de 1695 divide a história da expansão paulista em duas partes: "O período anterior era de isolamento e relativa independência, caracterizada pelas longas marchas para o interior e pelo comércio de escravos com os estabelecimentos agrícolas na costa e no Nordeste. No segundo período, da corrida do ouro, o domínio paulista chega a cobrir, em certo momento, mais da metade do atual território brasileiro" (Schwartzman, 1975: 64).

Avaliando a bibliografia a respeito de São Paulo, Schwartzman conjectura que a interpretação geo-política "tende a atribuir um papel passivo ao núcleo paulista, deixando de lado seu papel ativo e dominante". Isto é, se de um lado os historiadores enfatizam a pobreza da região paulista dado que os homens não se dedicavam á agricultura mas à exploração do interior, de outro lado essa atividade deu origem a uma influência dominante dos paulistas em vasta região do país:

"O fato, no entanto, parece ser que São Paulo só se torna um posto comercial importante depois que os paulistas abrem as rotas para o interior, e é difícil conceber que este papel explorador tenha sido uma simples decorrência de contingências geográficas. Na busca de ouro e escravos, dezenas de vilas e cidades foram estabelecidas na grande área interiorana que é hoje Minas Gerais ¹⁴ ; o Sul e o Centro foram conquistados e, nesta marcha contínua para o interior, muitas vezes a população da cidade de São Paulo diminuía de tamanho" (Schwartzman, 1975: 62).

Após a ocupação do planalto, no século XVI, e ao longo de todo o século XVII a vila de São Paulo foi o ponto de partida das bandeiras:

"Tirando proveito da situação geográfica privilegiada da vila, os bandeirantes percorreram distâncias consideráveis: pelo vale do Paraíba e territórios das Minas Gerais foram até o nordeste do Brasil; para o Centro, na região de Goiás e até a Amazônia; para o sul, eles chegaram até o Rio de la Plata e o Paraguai; para o oeste, os pontos extremos tocados pelos aventureiros paulistas foram Mato Grosso e, até mesmo, a Cordilheira dos Andes. Um único obstáculo antepôs-se e conseguiu barrá-los: a colonização espanhola que fazia o caminho inverso, de oeste para leste.

¹³ Durante a ocupação holandesa tiveram que ser criadas outras áreas de cultivo de cana fora de Pernambuco, ao mesmo tempo que o predomínio marítimo holandês restringiu o comércio de escravos africanos. Com isso, "o preço do escravo índio subiu, e os paulistas se tornaram, por algum tempo, os principais supridores de mão-de-obra escrava para as plantações da Bahia, Rio, e da própria região paulista" (Schwartzman, 1975: 63).

¹⁴ A este respeito cita o estudo de M. Leite (1961), que lista cerca de 60 cidades mineiras fundadas por paulistas.

Pela metade do século XVII, o movimento paulista de perseguição aos índios entrava em declínio, pois o número destes começava a diminuir. Mas as Bandeiras voltaram-se para outros objetivos: a busca do ouro e pedras preciosas, o Eldorado, enfim, impunha-se às mentalidades que, ainda mais, recebiam encorajamentos oficiais da Coroa portuguesa." (Marcílio, 1974: 17-18).

O município compunha-se de um núcleo central de povoamento, formado em torno do colégio fundado pelos jesuítas em 1554 na confluência dos rios Tamanduateí e Anhangabaú, e de numerosos povoados esparsos dentre os quais algumas missões indígenas remanescentes, como Pinheiros e São Miguel¹⁵. No início do século XVII fora vencido o perigo dos ataques indígenas à cidade de São Paulo; os índios foram apaziguados, dominados ou dizimados e muitos foram organizados em aldeamentos dirigidos pelos jesuítas.

O solo nesse sítio era pobre e a cidade, relativamente isolada e não efetuando muitas trocas com outras regiões, mantinha-se sem grande dinamismo. São Paulo por essa época era, principalmente, um pequeno centro de atividade religiosa e administrativa. Sobre o comércio na cidade há pouca informação e este parece ter se desenvolvido somente no decorrer do século XVIII, com a descoberta das minas de ouro e o crescimento da população.

"Seus habitantes compunham-se, em sua maioria, de gente pobre, agricultores, criadores, negociantes sem grandes recursos, artesãos. A propriedade rural determinava a condição social e classificava os homens; dela provinha o poder, a autoridade efetiva e o prestígio" (Marcílio, 1974: 18).

Os membros da Câmara ou Conselho Municipal eram proprietários rurais que se reuniam duas vezes por semana e permaneciam o resto do tempo fora da cidade, cuidando de suas roças e lavouras – ainda em 1753 pediam ao Ouvidor-mor que se reduzisse a uma única reunião, "por terem distantes as suas fazendas e ser o tempo de colheitas..." (citado em Marcílio, 1974: 19).

Segundo o costume, assegurado por ordens régias, havia quatro procissões de participação obrigatória ao longo do ano: Corpus Christi em junho, São Sebastião em janeiro e as da Visitação e do Anjo da Guarda em julho (e mais uma foi acrescentada em 1757: a de São Francisco de Bórgia, protetor do Reino). Nessas ocasiões convergiam do meio rural para a cidade as famílias, com seus agregados e seus escravos.

¹⁵ Num estudo de demografia histórica sobre a cidade de São Paulo entre 1750 e 1850, Maria Luiza Marcílio analisa a evolução da população paulistana, com base nos registros paroquiais e nos recenseamentos antigos.

Em 1681 a cidade de São Paulo ganhou o estatuto de sede da Capitania de São Vicente (depois redenominada Capitania de São Paulo). No ano de 1748 perdeu-o, quando a capitania ficou subordinada à jurisdição do Rio de Janeiro, e em 1765 retomou sua condição de sede do governo.

A cidade ganhou maior movimento e dinamismo com os fluxos de comércio que se estabeleceram para o abastecimento das regiões auríferas de Minas Gerais, graças ao movimento das tropas que por ali passavam:

"Alguns indícios que nos foram revelados do Registro Geral, permitem entrever o movimento das tropas de gado que passavam pela cidade vindas das zonas de criação do sul e que se dirigiam para Minas Gerais ou Rio de Janeiro. Assim, no único ano de 1751 mais de dois mil bovinos pagaram os diversos direitos de passagem: em 13 de janeiro de 1751, 500 cabeças para o Rio de Janeiro; em 23 de outubro, 302 para Minas Gerais; em 17 de novembro, 450 ainda para as Gerais, de proveniência de Curitiba; e, ainda, 800 outras para o Rio de Janeiro" (Marcílio, 1974: 26, nota 23).

O comércio a grande distância veio substituir as bandeiras na atividade dos paulistas nas últimas décadas do século XVIII. Um documento de 1783 assim informava sobre a ocupação dos habitantes de São Paulo:

"Os habitadores da cidade vivem de várias negociações: uns se limitam a negocio mercantil, indo à cidade do Rio de Janeiro buscar as fazendas para nella revenderem; outros da extravagancia dos seus officios; outros vão a Viamão buscar tropas de animaes cavallares ou vaccumís para revenderem, não só aos mercadores da mesma cidade e seu continente como também aos andantes de Minas Geraes e exercitam o mesmo negocio vindo comprar os animaes em São Paulo para os ir vender a Minas, e outros, finalmente, compram alguns effeitos da mesma Capitania, como são pannos de algodão e assucar, e vão vender às Minas..." (citado em Marcílio, 1974: 22).

Até o século XVIII a proporção de negros na população paulistana fora insignificante; os escravos, numerosos, eram de origem indígena. Há evidências de que durante o século XVII "a imensa maioria da população da vila de São Paulo era indígena" e que apesar de em 1758 ter sido decretada a libertação definitiva dos índios, até o século XVIII os indígenas – escravos ou libertados – constituíram a mão-de-obra básica para o trabalho agrícola, doméstico, nos transportes e nas expedições ao sertão (Marcílio, 1974: 20).

Assim, na composição da população paulistana até o século XVIII tiveram grande peso os mamelucos (mestiços de brancos e índios) e o tupi era a língua mais falada na região. A descoberta das minas abriu novos horizontes econômicos aos paulistas, que passaram a adquirir escravos negros de modo

mais regular e considerável, o que ampliou o grau de mestiçagem da população. E ao passo que o contingente indígena não se renovou mais, a proporção de negros seguiu aumentando. "A população do planalto apresentava-se assim, no início do século XIX, fortemente misturada, produto de toda espécie de cruzamentos, e, com uma minoria de negros e brancos puros" (Marcílio, 1974: 32).

A autora atribui às características da ocupação dos paulistas o *déficit* verificado na população masculina ao longo de todo o período estudado por ela – saldo negativo da aventura pelos sertões nas bandeiras, das muitas expedições militares enviadas ao sul nos anos seguintes, e da emigração para as novas vilas fundadas.

Sua reconstrução da evolução populacional na cidade de São Paulo baseou-se no levantamento dos registros das paróquias – divisões administrativas e eclesiásticas que constituíram a primeira forma de divisão territorial das aglomerações urbanas no Brasil-Colônia.

A primeira e principal paróquia, a freguesia da Sé, foi criada em 1589, dedicada a Nossa Senhora da Assumpção, e permaneceu por muito tempo a única da região. Em 1745 a cidade tornou-se sede de um bispado. Um manuscrito de 1747 definia os limites da Freguesia da Sé por relação às demais então existentes: "Acha-se esta freguezia no meio das freguezias de Santos, Mogi, Conceição, Nazaré, Juqueri, Parnaíba, Cotia e Santo Amaro..." (citado em Marcílio, 1974: 38).

Somente em 1796 seriam criadas duas novas paróquias, desmembradas da Sé ¹⁶: a de Nossa Senhora da Penha de França, dez quilômetros distante no sentido norte-nordeste (e incluindo a aldeia indígena de São Miguel); e a de Nossa Senhora do Ó, na mesma distância a noroeste.

Em 1809 desmembrou-se a paróquia de Santa Ifigênia, separada da Sé pelo riacho do Anhangabaú: "A 'cidade nova' começava a se desenvolver nesta região. Santa Ifigênia subtraiu da paróquia da Sé um grande território que se estendia, ao norte, até a Serra da Cantareira; a oeste até as paróquias de Nossa

¹⁶ Em 7 de fevereiro de 1794 o vigário da Sé assim definia a jurisdição de sua paróquia: "Certifico que nesta Freguezia da Cidade que comprehende os Bairros da Senhora da Penha, São Miguel, Cagoaçu, São Bernardo, Santana, Senhora do Ó, Pinheiros, Piraçoiaba, se batizaram... (citado em Marcílio, 1974: 38).

Senhora do Ó e Cotia. Ao sul, sua jurisdição ia até a paróquia de Santo Amaro, a leste, a Sé, limitava-a" (Marcílio, 1974: 39).

Em 1812 desmembrou-se a paróquia de São Bernardo, ao sul a meio caminho de Santos, e em 1818 a paróquia do Brás. Esta última, separada da Sé pelo riacho do Tamanduateí, desenvolvera-se por estar situada na estrada do Rio de Janeiro; era limitada ao norte pelo rio Tietê, ao sul pela paróquia de São Bernardo, a oeste pela da Penha e a oeste pela da Sé.

Além desses povoados mais próximos, que se transformariam em freguesias limítrofes à freguesia da Sé, em 1750 o município de São Paulo incluía ainda bairros mais distantes, freguesias periféricas ao núcleo central de povoamento da cidade: Juqueri, Guarulhos, Cotia, Santo Amaro, Atibaia, Nazaré e Jaguari. Destes, desmembraram-se do município em 1769 a vila de Atibaia e as paróquias de Jaguari e Nazaré (as três no caminho de Minas Gerais) e, em 1832, a vila de Santo Amaro, a sudoeste (ver mapas a seguir). Os demais bairros periféricos desmembraram-se do município de São Paulo na segunda metade do século XIX, reduzindo os limites municipais paulistanos à área configurada pelos bairros limítrofes ao núcleo central da Sé.

A autora chama a atenção para as mudanças na base territorial do município ao longo do período e contesta a posição de autores que, não levando em conta as perdas territoriais decorrentes dos desmembramentos ocorridos, interpretam os dados como se tivesse havido uma diminuição absoluta da população do município, sugerindo uma hipotética decadência ou estagnação da cidade ¹⁷. Maria Luíza Marcílio procura demonstrar o inverso, isto é, que a cidade manteve-se crescendo.

A tabela 1.2 discrimina os dados por freguesia e traz o número de domicílios (fogos) e de habitantes do município de São Paulo em 1765 e 1836, abarcando o período em que ocorreram grandes desmembramentos do território municipal. Segundo a autora, se se considerasse o mesmo território para as duas datas – somando-se aos dados de 1836 os referentes às áreas desmembradas – a população alcançaria neste ano um total de quase 49 mil pessoas: mais que o

¹⁷ "A capital perdeu sucessivamente: em 1769, Atibaia, Jaguari, Nazaré; em 1832, Santo Amaro; em 1856, Cotia; em 1880, Guarulhos; em 1886, Santo André, e em 1899, São Bernardo e Juqueri. A província de São Paulo sofreu uma redução do território em 28 de agosto de 1853, quando da criação da província do Paraná" (Marcílio, 1974: 99-100; a data de desmembramento de Cotia está corrigida pois no texto há um erro tipográfico). Os mapas 2.1, 2.2 e 2.3 foram extraídos de Marcílio, 1974:

dobro dos cerca de 21 mil existentes em 1765 (estimados) ou 1772 (levantados no Censo da Capitania) ¹⁸.

Tabela 1.2
CIDADE DE SÃO PAULO
REPARTIÇÃO DA POPULAÇÃO POR BAIRROS
1765 - 1836

Zonas	1765		1836			
	Fogos	Habitantes Livres	Fogos	Habitantes		Total
				Livres	Escravos	
NÚCLEO CENTRAL	392	1 516	1 176	3 593	1 975	5 568
BAIRROS LIMÍTROFES						
Santa Ifigênia	200	889	479	2 238	826	3 064
Brás	14	73	122	538	131	669
Penha	100	450	209	946	260	1 206
Nossa Senhora do Ó	88	408	260	1 235	544	1 779
São Bernardo	105	502	231	1 001	406	1 407
Subtotal	507	2 322	1 301	5 958	2 167	8 125
BAIRROS PERIFÉRICOS						
Juqueri	281	959	445	1 908	273	2 181
Guarulhos	349	1 374	406	1 704	561	2 265
Cotia	349	1 735	740	3 185	609	3 794
Santo Amaro (desmembr.)	377	1 770	vila			
Atibaia (desmembrado)	439	2.425	vila			
Nazaré (desmembrado)	303	1 393	vila			
Jaguari (desmembrado)	280	1 266	vila			
Subtotal (excluindo desmembr.)	2 378 (979)	10 922 (4 068)	1 591	6 797	1 443	8 240
TOTAL CIDADE	3 277	14 760	4 068	16 348	5 585	21 933 *

(* Se, a título de comparação, ajustássemos à população da capital, as de Atibaia, Jaguari, Nazaré e Santo Amaro que saiam do território da cidade de São Paulo entre 1765 e 1836, os resultados em números abstratos apresentar-se-iam bem outros. Assim, a população da cidade de São Paulo, em 1765, que compreendia também na época os territórios correspondentes às vilas acima indicadas, era da ordem de 20 873 habitantes. Com o mesmo território, em 1836 a população teria 48 993 habitantes. Se tomarmos 1765 como índice 100, o crescimento demográfico da região passa, em 1836, ao índice 234. Com este crescimento não se pode falar em "decadência" e vê-se como os números podem ser enganosos se não forem suficientemente criticados.

Fontes: 1765 – a) lista nominativa da população livre da paróquia da Sé, In: *Documentos Interessantes*, vol. 62 ; b) quadro geral da população livre da Capitania, *Arquivo da Cúria Metropolitana de São Paulo*, cota E 15/G – 75 n.º-12; 1836 – a) *quadro detalhado do recenseamento geral da capital*, *Arquivo Público do Estado de São Paulo*, caixa n.º 34; b) recenseamento publicado por Pedro Müller.

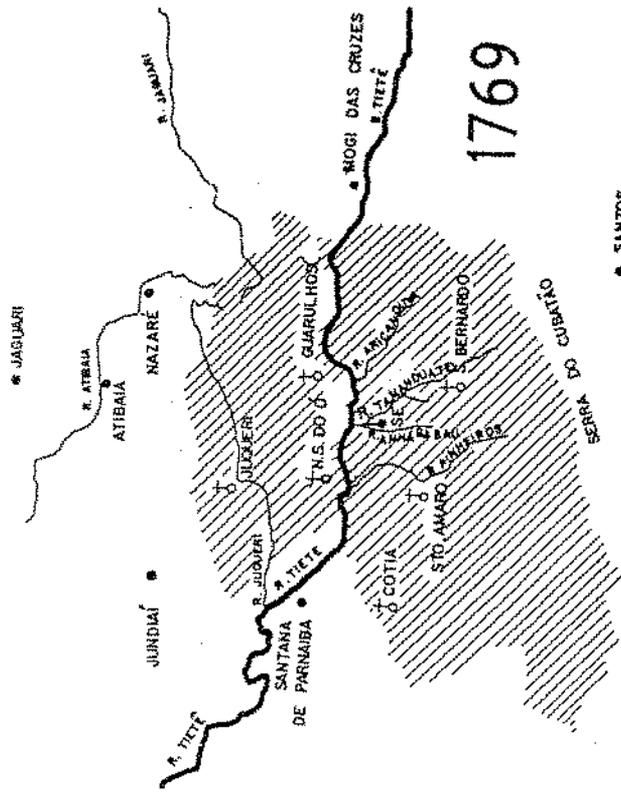
Apud: Marcílio, 1974: 102-103.

¹⁸ Marcílio faz considerações minuciosas sobre as características e limitações dos diversos levantamentos e fontes que utilizou para compor a série histórica indicativa da evolução da população do município de São Paulo no período anterior a 1872 – neste ano foi feito o primeiro recenseamento geral do Império, que oferece dados mais seguros, após ter sido criada uma Repartição Estatística pela Assembléia Legislativa do Império, em 1871.

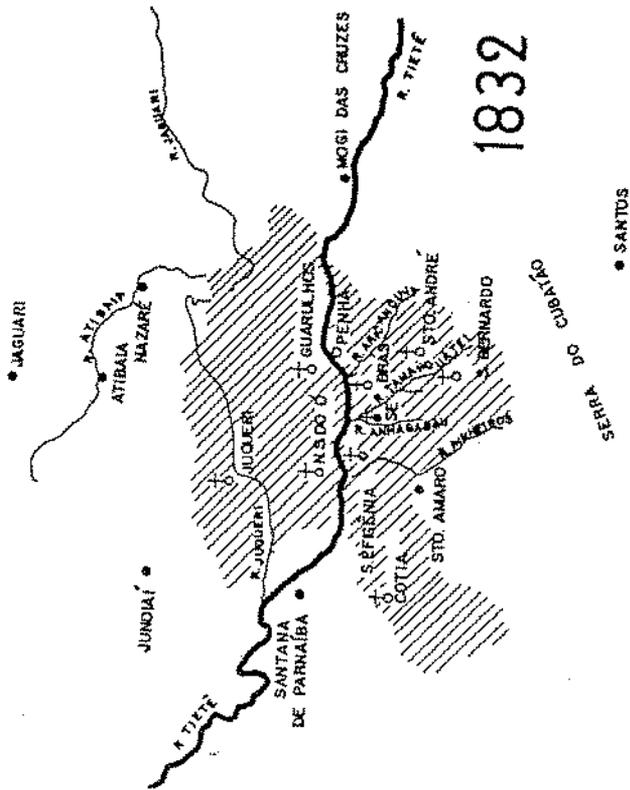
Os números referentes a 1765 resultam da contagem baseada em listas nominativas que levantaram apenas a população livre e não os escravos. Somando a esta população livre o número de escravos encontrados em 1767, Marcílio estima a população para 1765 em cerca de 20 830 pessoas.

Mapas 1.2, 1.3 e 1.4:

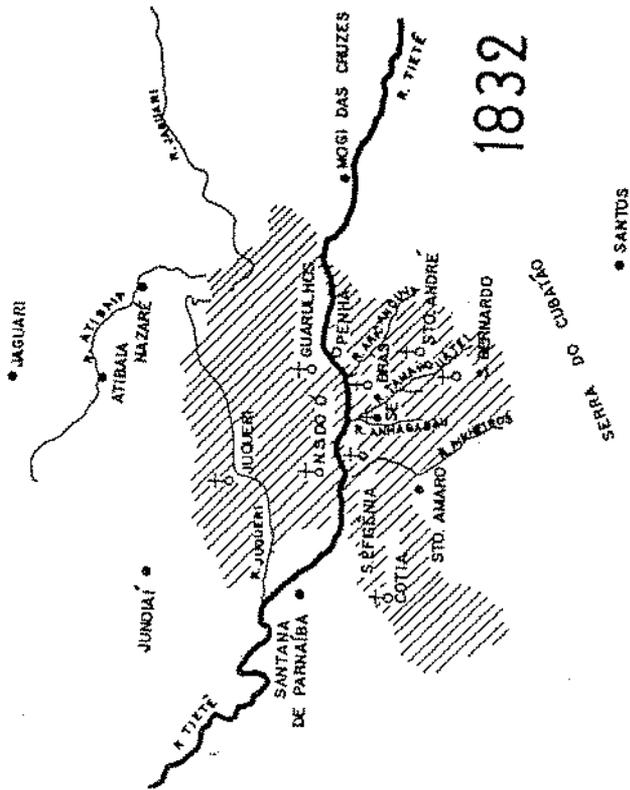
EVOLUÇÃO TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
(1750-1850)



1750



1769



1832

NOTA: AS DISTÂNCIAS ASSINALADAS SÃO AQUELAS QUE IAM DA SÉ, PELOS CAMINHOS, AS OUTRAS PARÓQUIAS

Observando-se os totais referentes ao Núcleo Central, Bairros Limítrofes e Bairros Periféricos, parece ter havido nesse período um significativo adensamento da cidade: o número de habitantes livres teve um acréscimo de 137% no Núcleo Central e de 157% nos Bairros Limítrofes; também os Bairros Periféricos registraram um aumento no povoamento, numa proporção de 67%. No Núcleo Central o crescimento no número de fogos é maior que o do número de habitantes livres, sugerindo um padrão mais urbano de ocupação: o número médio de moradores livres por fogo diminuiu de 3,9 para 3,0. Nos Bairros Limítrofes, onde era maior o número de chácaras, o número de habitantes livres por fogo manteve-se em 4,6.

Ao longo desse período, entre 1765 e 1836, ocorreram várias mudanças com efeitos sobre o crescimento da cidade de São Paulo. Simultaneamente ao declínio da mineração em Minas Gerais, houve um renascimento da atividade agrícola em São Paulo, que motivou um retorno de paulistas saídos em busca do ouro e também uma migração de mineiros buscando sobrevivência agora na lavoura; entre 1816 e 1836, a população paulista cresceu cerca de 50% – de 220 mil habitantes para 327 mil.

A sede da América Portuguesa foi transferida em 1763 da Bahia para o Rio de Janeiro, deslocando-se assim o poder político central do Nordeste para o Sudeste. Ao transferir-se para o Brasil em 1808, a Coroa Portuguesa instalou-se com a Corte nesta cidade, relativamente próxima de São Paulo, trazendo para a região uma certa mudança de costumes. A abertura dos portos ao comércio estrangeiro, por sua vez, contribuiu para diversificar a função de centro mercantil desempenhada pela cidade de São Paulo; esta passou a ser também visitada pelas missões artísticas e científicas que vieram a percorrer a região.

Com a vinda da família real para o Brasil houve uma centralização do poder político e o poder municipal teve seu alcance restringido às funções administrativas locais; com a Independência em 1822, essa mudança foi consolidada pelo Império, que criou governos e câmaras provinciais.

A cidade de São Paulo, que já tinha sediado o Governo-Geral da Capitania, assumiu o papel de Capital da Província e portanto sede do governo provincial. Ao abrigar o Executivo e o Legislativo e todo o corpo burocrático correspondente, São Paulo adquiriu novas funções como centro administrativo e

também beneficiou-se de melhoramentos promovidos pelo governo provincial. E a criação da Faculdade de Direito em 1828 – primeira escola de ensino superior no sul do país – criada ao mesmo tempo que a de Recife, viria agregar à cidade outra nova função: a de centro cultural.

No início do século XIX um bom número de moradores originários do meio rural havia se transferido para a cidade, em chácaras situadas próximas ao centro e no seu entorno. De qualquer modo, "por volta de 1823, no momento em que a cidade recebia o título de cidade imperial, seu centro tinha apenas 23 ruas, 10 travessas e 6 becos" (Marcílio, 1974: 10). As casas eram quase todas de taipa e recobertas de cal. Raras eram as construções de tijolos e mais raras ainda as de pedra.

Foi nesse período, também, que houve a retomada da agricultura no território paulista. A análise da evolução populacional em São Paulo permite avaliar o impacto do desenvolvimento agrícola sobre o processo de povoamento. Observando a tabela 1.3, tomemos primeiro os dados referentes ao período de 1772 a 1816, que nos permite escapar tanto de estimativas (os de 1765), como dos desmembramentos de áreas ocorridos no município de São Paulo em 1769 e 1832¹⁹.

No mapa apresentado antes, em 1775 o limite da parte povoada do (atual) território paulista estava em torno daquela linha em ligeiro zigue-zague delimitada por Caconde - Mogi-Guaçu - Piracicaba - Botucatu - Itapeva - Apiaí. Em 1816 a ocupação e o povoamento haviam avançado para o norte, ao longo da Depressão Periférica até o rio Grande, e mantido-se no mesmo limite na porção sudoeste do território paulista abaixo de Botucatu. A linha que delimita os extremos da área ocupada em 1820 desfere um novo zigue-zague: Igarapava - Ituverava - Franca - Batatais - Ribeirão Preto - Araraquara - Botucatu - Itapeva - Apiaí.

O crescimento da população da Capitania de São Paulo nesse período inclui o acréscimo de novos povoados criados e também o adensamento populacional nas áreas anteriormente ocupadas. Arredondando os números, a

¹⁹ Vale lembrar que até 1796 o núcleo central do município de São Paulo era todo ele constituído por uma única paróquia – a freguesia da Sé. A criação de novas paróquias a partir daí, e os próprios desmembramentos ocorridos, indicam o crescimento populacional na região periférica ao núcleo de São Paulo.

população cresceu de um total de 100 mil habitantes (livres e escravos) em 1772 para 220 mil em 1816, isto é, um incremento de 120% em 44 anos.

Tabela 1.3
CIDADE E CAPITANIA DE SÃO PAULO
POPULAÇÃO ABSOLUTA
1765 - 1900

Ano	Cidade de São Paulo	Capitania	% Cidade / Capitania
1765	(20 873)	(80 000)	26,09
1772	21 272	100 537	21,15
1798	21 304	(158 450)	13,44
1803	24 311	188 379	12,90
1816	25 486	219 867	11,59
1836	21 933	326 902	6,70
1872	31 385	837 354	3,75
1890	64 934	1 384 753	4,69
1900	239 820	2 282 279	10,51

Notas: À população livre da cidade em 1765 juntamos o número de escravos conhecido do censo de 1767. A cifra da população da Capitania nessa data foi estimada por Luis Lisanti. A razão entre o número de habitantes da cidade e da Capitania, em 1798, foi determinada utilizando-se para a Capitania os resultados de 1797, únicos que pudemos conhecer.

Fontes: 1765 - a) lista nominativa da população livre da paróquia da Sé, In: *Documentos Interessantes*, vol. 62 ; b) quadro geral da população livre da Capitania, *Arquivo da Cúria Metropolitana de São Paulo*, cota E 15/G - 75 n.º 12.

1767 - Rol dos confessados Escravos da Capitania, in: *Documentos Interessantes*, vol. 19, p.285 (relação dos escravos da Capitania).

1772 - Censo da Capitania, in: *Anuário Estatístico de São Paulo*, Brasil, 1901. Repartição de Estatística do Arquivo de São Paulo, 1904.

1776 - Lista nominativa da cidade e de São Paulo, in: *Arquivo Público do Estado de São Paulo*, caixa n.º 30.

1798 - Censo completo da cidade e da paróquia da Sé de São Paulo, *ibid.*, caixa n.º 32.

1803 - Recenseamento geral da Capitania, in: *Arquivo Ultramarino de Lisboa*, caixa 7A, pasta 24-1.

1816 - Recenseamento geral das vilas da Capitania, *Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro*, cota 1, 31, 22, 6.

1836 - a) quadro detalhado do recenseamento geral da capital, *Arquivo Público do Estado de São Paulo*, caixa n.º 34; b) recenseamento publicado por Pedro Müller.

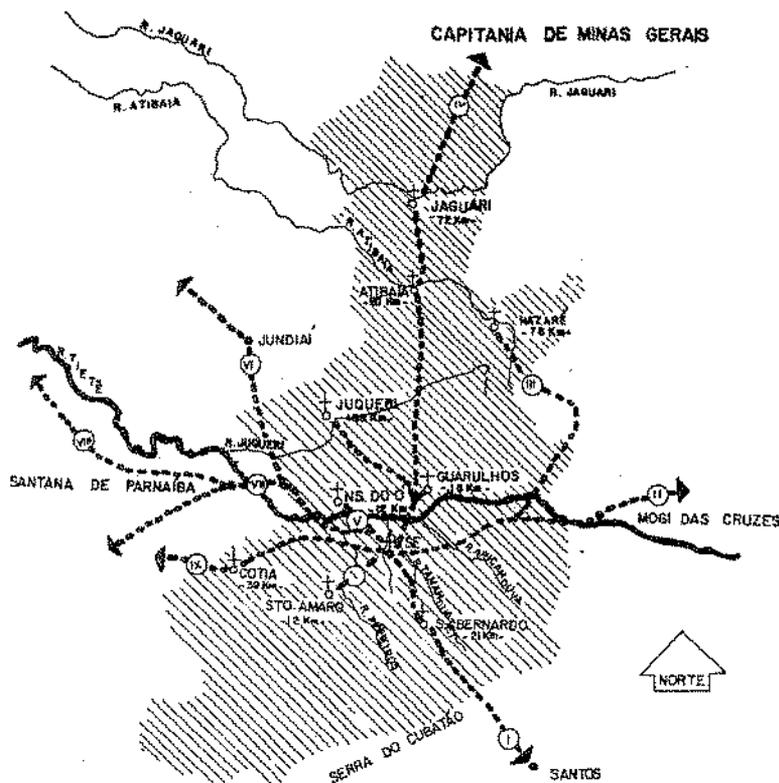
1886 - Recenseamento geral da Província de São Paulo, in: *Relatório Apresentado ao Presidente da Província de São Paulo pela Comissão Central de Estatística de São Paulo*, São Paulo, 1888.

1893 - Recenseamento geral da Província de São Paulo, in: *Relatório Apresentado ao Cidadão Cesário Motta Junior*, secretário dos Negócios do Interior do Estado de São Paulo pelo Diretor da Repartição de Estatística e Arquivo Dr. Antonio de Toledo Piza, em 31 de julho de 1894 (com estatística completa pormenorizada, comentada, analisada do município de São Paulo), Rio de Janeiro, 1894.

1900 - Anuário Estatístico do Brasil, 1964, Conselho Nacional de Estatística e IBGE, Rio de Janeiro, 1964.

Apud: Marcílio, 1973:99-100.

Mapa 1.5
OS PRINCIPAIS CAMINHOS DO MUNICÍPIO DE
SÃO PAULO NO SÉCULO XVIII



Nota: Distâncias indicadas pela Câmara Municipal de São Paulo em 1836:

- I – São Paulo - Santos (contando 36 km dentro dos limites da cidade de São Paulo)
- II – São Paulo - Rio de Janeiro (30 km do centro da cidade até Mogi das Cruzes, no limite do município de São Paulo)
- III – São Paulo - Nazaré e Santa Isabel (saíndo da estrada SP-RJ na altura de Penha de França em sentido norte, contando 24 km)
- IV – São Paulo - Atibaia (42 km)
- V – Do Centro a Nossa Senhora do Ó (12 km)
- VI – São Paulo - Jundiaí (30 km nos limites da cidade)
- VII – São Paulo - Parnaíba (caminho ligado à estrada de Jundiaí)
- VIII – São Paulo - Itu (passando por Parnaíba, 30 km dentro do município)
- IX – São Paulo - São Roque (extensão de 54 km, através do território da Capital)
- X – São Paulo - Santo Amaro (9 km)

Apud: Marcílio, 1974: 50-51

O município de São Paulo, enquanto isso, cresceu de 21,3 mil para 25,5 mil, isto é, um acréscimo de 20%. Dada a incipiente ocupação do território da capitania em 1772, a importância do município – núcleo inicial do povoamento – era ainda muito grande: mais de um quinto da população paulista estava situada nele. Com o aumento do povoamento da capitania, o peso do município caiu pela metade (pouco mais de um décimo) em 1816.

Não há como analisar a evolução da cidade entre 1816 e 1836, uma vez que os desmembramentos ocorridos inviabilizam a comparabilidade, mas o crescimento populacional da capitania foi bastante significativo: de 220 mil habitantes para 327 mil, mostrando um aumento de quase 50% no espaço desses 20 anos. No período todo, de 1772 a 1836, a população paulista teve um incremento de 225%²⁰.

Para uma visão mais clara do município de São Paulo, observemos os dados da tabela 1.2, que discriminam as várias freguesias que compunham o município nos anos de 1765 e 1836²¹. A discriminação por freguesias permite controlar os desmembramentos de áreas, mas a comparabilidade dos dados limita-se à população livre – e sabe-se que neste período houve uma entrada contínua e significativa de escravos africanos na cidade. Mesmo assim, os dados dão uma indicação das tendências desse período.

Vê-se que o crescimento populacional ocorrido entre 1765 e 1836 concentrou-se na Vila de São Paulo e produziu transformações no seu núcleo central. Os bairros periféricos cresceram muito menos que o núcleo central e os bairros limítrofes a ele. E eram estes últimos os que constituíam propriamente a vila de São Paulo: o núcleo central em torno da Freguesia da Sé e as freguesias limítrofes de Santa Ifigênia, Brás, Penha, Nossa Senhora do Ó e São Bernardo²². Excluindo-se os bairros periféricos e considerando apenas o núcleo central e seus bairros limítrofes, a evolução do crescimento paulistano muda de figura: a população livre da vila de São Paulo passou de 3 838 cidadãos em 1765 para 9

²⁰ O território da Capitania de São Paulo incluía ainda o atual estado do Paraná, que se desmembrou dela em 1852.

²¹ O período em foco aqui é ligeiramente maior que o analisado para a capitania, mas não creio que esses sete anos entre 1765 e 1772 façam muita diferença, considerado o contexto histórico da época. De qualquer modo, dada a margem de erro desconhecida desses levantamentos populacionais antigos, não pretendo aqui uma análise rigorosamente precisa, mas uma avaliação aproximada da evolução populacional do município e da capitania de São Paulo.

²² Assumo a mesma classificação dos bairros adotada por Marcílio, mesmo considerando que São Bernardo ficava a uma distância maior; de qualquer modo, retirar ou não os dados desta freguesia não altera as tendências.

551 em 1836, registrando um incremento de 150% nesse período (apenas dos cidadãos livres, o que provavelmente subestima o crescimento real).

Observando-se a evolução do número de *fogos* (ou edificações) em relação à população, há uma diferença: em 1765, o índice médio de ocupação no núcleo central era de 3,9 habitantes livres por *fogo* enquanto nos bairros limítrofes era de 4,6; em 1836 a proporção continuou a mesma nestes últimos, mas no núcleo central diminuiu mais ainda: de 3,9 para 3,1 habitantes livres por *fogo*. Para um mesmo ritmo de crescimento populacional, o número de *fogos* do núcleo central cresceu mais que nos bairros limítrofes – por isso intensificando a baixa do índice de ocupação, já de saída diferentes. Isto sugere um uso diferenciado das edificações no núcleo central (onde se concentrava a atividade mercantil e alguma prestação de serviços) e uma composição diferenciada do núcleo doméstico, com número bem menor de familiares ou agregados livres. Enfim, a tendência a um molde mais *urbano* de ocupação já em 1765, que se acentuou em 1836.

A tabela 1.4 oferece uma visualização aproximada do que era a cidade de São Paulo em 1836; a partir do estudo de Daniel Pedro Müller sobre o recenseamento de 1836 ²³, Marcílio organizou uma distribuição da população livre segundo os setores de atividade em que se ocupava ²⁴. Reproduzo a tabela original da autora, incluindo as informações para 1776 e 1798 apenas como curiosidade. Creio ser mais confiável, como uma aproximação da realidade, o quadro oferecido sobre 1836.

Nesse ano a população total do município era de 21 933 habitantes, dos quais 16 348 cidadãos livres. A agricultura e a pecuária ocupavam 3 511 pessoas, correspondendo a 56% da população ativa. É de se supor que esses agricultores e criadores se distribuíssem principalmente nos bairros periféricos da cidade (ainda que nos bairros limítrofes ao núcleo central fossem numerosas as chácaras produtoras de legumes, frutas e aves).

²³ *São Paulo em 1836. Ensaio d'um quadro estatístico da Província de São Paulo ordenado pelas leis provinciais de 11 de abril de 1836 e 10 de março de 1837*. São Paulo: Typographia de Costa Silveira, 2ª ed., 1923.

²⁴ A proporção de escravos na população paulistana, segundo a autora, era de 24,2% em 1836. A população ocupada corresponde a 37,9% da população livre total naquele ano, o que parece razoável (no censo demográfico de 1950 a proporção da população economicamente ativa em relação à população total do estado de São Paulo era de 37,5%).

Tabela 1.4
MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
REPARTIÇÃO DA POPULAÇÃO LIVRE POR ATIVIDADES PRODUTIVAS
1776 - 1798 - 1836

	1776	1798	1836
ATIVIDADES PRIMÁRIAS			
Agricultores	-	1 761	1 855
Lavradores	39	-	1 615
Pescadores	15	-	17
Criadores	-	-	24
TOTAL	54	1 761	3 511
ATIVIDADES SECUNDÁRIAS			
Artistas	-	428	27
Açougueiros	-	-	24
Padeiros	-	-	7
Seleiros	5	-	16
Oleiros	-	-	40
Chapeleiros	-	-	1
Carpinteiros	13	-	77
Sapateiros	23	-	69
Costureiras	23	-	267
Entalhadores	-	-	3
Latoeiros	-	-	8
Fundidores	2	-	2
Ferreiros	10	-	54
Jardineiros	-	-	2
Violeiros	-	-	6
Pedreiros	-	-	6
Ferradores	5	-	7
Marceneiros	1	-	28
Mineiros	3	3	-
Ourives	3	-	33
Pintores	6	-	10
Serradores	-	-	26
Alfaiates	28	-	59
Tecelões	4	-	3
TOTAL	126	431	755
ATIVIDADES TERCIÁRIAS			
<i>Profissões Liberais:</i>			
Advogados	6	-	22
Cirurgiões e Médicos	4	-	12
Dizimeiros	2	-	-
Músicos	6	-	35
Tabeliães	2	-	1
Boticários	3	-	7

(continua)

	(continuação)		
	1776	1798	1836
<i>Igreja:</i>			
Capelães	5	-	-
Clero Regular	-	48	48
Clero Secular	-	67	34
Coroinhas	6	-	-
Recolhidas	-	62	93
Sacristães	-	-	18
Tonsurados	4	-	19
<i>Administração Civil:</i>			
Escrivães	9	-	17
Porteiros	1	3	5
Alcaides	-	-	10
Carcereiros	1	-	-
Meirinhos	5	-	4
Professores de primeiras letras	3	3	8
Magistrados e funcionários	-	16	104
Capitães, sargentos etc	1	-	-
Tropa paga	-	617	140
Lentes [prof. secund. ou sup.]	-	-	14
<i>Comércio:</i>			
Taverneiros, vendedores	43	-	-
Mascates	2	-	-
Mercadores	36	-	-
Negociantes	21	217	401
<i>Transportes:</i>			
Carreteiros	-	-	19
Tropeiros, condutores	1	-	192
<i>Outros Serviços:</i>			
Barbeiros*	3	-	6
Cabeleireiros	4	-	-
Caixeiros	6	-	-
Jornaleiros	-	22	707
TOTAL (atividades terciárias)	174	1 055	1 916
Vadios, esmolas	22	239	92
"Aventureiros"	-	-	13
Indeterminados	11	-	-
TOTAL	33	239	105
TOTAL GERAL	387	3 486	6 307

(*) Os "agricultores eram, sobretudo, os proprietários de terras. Parece que os "lavradores", ao contrário, trabalhavam nas terras de outros. Os "barbeiros" de então, cortavam a barba e faziam sangrias, preparavam drogas, vendiam medicamentos. Os "cabeleireiros" cortavam cabelos exclusivamente.

Apud: Marcílio, 1974: 130-132.

Com base na mesma fonte, Singer informa que nesse ano "a Capital era o maior produtor de chá e de telhas da província, o segundo em gado cavalari, o

terceiro em gado mular e na produção de farinha de mandioca, o quinto em gado lanígero e na produção de aguardente, o sexto na produção de algodão em rama e o oitavo em gado bovino" (Singer, 1968: 26).

A atividade propriamente urbana concentrava-se no núcleo central, envolvendo 2 796 pessoas. As atividades secundárias ocupavam 28% desse contingente, incluindo um grande número de trabalhadores ligados à confecção de vestuário (costureiras, alfaiates, sapateiros), na alimentação uma diversidade pequena (açougueiros e padeiros) e uma multiplicidade de artesãos: carpinteiros, ferreiros, oleiros, ourives e vários outros.

Nas demais atividades urbanas, as terciárias, o comércio era a mais importante e ocupava pouco mais de 14% desse contingente, ou seja, mais da metade do número de pessoas envolvidas nas atividades secundárias; a administração civil (segurança, justiça e educação) ocupava outros 11%; as atividades religiosas da Igreja católica tinham o forte peso de 8% – o mesmo que tinham as atividades de transporte; e as demais profissões liberais correspondiam a 3%.

A categoria dos jornaleiros representava a mais importante parcela dos trabalhadores paulistanos, representando 25% do contingente total das ocupações terciárias e quase o mesmo número das secundárias, mas sobre eles Marcílio (ou o recenseamento) não oferece nenhuma explicação adicional – apenas enquadra-os nas atividades terciárias como "outros serviços".

Em que pese a imprecisão e a imponderável precariedade dos dados, a evolução na distribuição das ocupações da população paulistana organizada por Marcílio com base em levantamentos de 1798, 1836 e 1893 oferece uma referência geral quanto à evolução na estrutura da atividade produtiva da cidade durante o século XIX – suficiente para demonstrar a transformação ocorrida nas suas últimas décadas (Marcílio, 1974: 135).

Em 1798 e em 1836 a distribuição da população ocupada pelos três setores de atividade mostra proporções semelhantes: pouco mais da metade na agricultura (cerca de 55%) e a outra metade assim dividida: 1/3 em atividades secundárias (menos de 15% do total) e 2/3 em atividades terciárias (cerca de 30% do total). Mas em 1893 houve uma radical mudança: bem mais da metade da população ocupada encontrava-se agora nas atividades terciárias (68%) e

cerca de 1/4 em atividades secundárias (26%); uma proporção diminuta restava na agricultura (6%)²⁵.

Primeira expansão cafeeira e frentes avançadas de povoamento

O processo de povoamento e ocupação do território foi continuado pelo café, que passou a substituir a cana à medida que a produtividade desta foi decaindo ou que os preços internacionais favoreceram o primeiro. Substituindo-a em fazendas já formadas (frequentemente após um período de convivência das duas lavouras na mesma fazenda), o café contou de início com uma estrutura social e urbana já constituída e com um sistema viário relativamente desenvolvido, embora num estado precário de conservação.

O sucesso econômico do café provocou a expansão do seu cultivo: tendo alcançado a região de Campinas (o então oeste) por volta de 1836, em 1854 já havia nela se espalhado, concentrado principalmente em Bragança, Campinas, Itu e Jundiaí. A substituição da cana pelo café nas lavouras paulistas levou ao adensamento do povoamento e à sua ampliação no território, seja pelo número muito maior de braços requerido pela nova lavoura, seja porque a expansão agrícola foi rapidamente abrindo novas terras. Indício disto é o fato de entre 1850 e 1859 terem surgido 22 novos municípios, número superior ao total criado nos 50 anos anteriores.

Em meados do século XIX a cafeicultura paulista estava tomando o impulso que a levaria, ao acabar o século, a ter conquistado a liderança na produção e exportação cafeeira:

"Em 1859, quase oitenta por cento da produção brasileira de café provinha do Estado do Rio de Janeiro, 12,1% de São Paulo e 7,8% de Minas Gerais. Em 1902, São Paulo concentrava 65,2% da produção, Minas 22,8% e Rio de Janeiro apenas 9,7%" (Schwartzman, 1975: 94).

Não é sem razão que a expansão cafeeira em São Paulo já foi comparada a uma "onda verde" se alastrando no território. De fato, ele se expandiu em ondas sucessivas, buscando sempre o aumento de produtividade: uma zona pioneira avançando continuamente por terras virgens, altamente produtiva

²⁵ Caio Prado insiste em várias passagens sobre o fato do solo no sítio paulistano ser ruim e impróprio para a lavoura. Também, o desmembramento de Santo Amaro, ocorrido no meio deste período, deve ter eliminado da contagem sobretudo população rural.

(principalmente ao alcançar manchas de terra roxa, como a de Ribeirão Preto); uma zona intermediária, onde fazendas formadas há mais tempo estavam em plena produtividade; e, por último, no rastro da onda que avançava, uma zona decadente, onde os cafeeiros mais antigos produziam cada vez menos e, por fim, eram substituídos pela pecuária ou por outras lavouras, em pequenas propriedades recortadas das antigas fazendas.

Em 1836 a colheita cafeeira na província de São Paulo resumia-se a 145 500 sacas, 90% das quais produzidas no vale do Paraíba, onde a cafeicultura tivera início a partir de poucos recursos, cerca de 40 anos antes, substituindo uma economia de subsistência. Simultaneamente, no mesmo ano de 1836, na parte do território mais recentemente desbravada e povoada – em torno de Campinas, vale do Tietê e adjacências – a manufatura açucareira estava ainda em um percurso ascendente, a caminho do auge que seria alcançado em 1846/47. Tanto numa região como na outra, as lavouras eram movidas pelo braço escravo.

O ponto culminante da produção cafeeira no vale do Paraíba foi alcançado em 1854, com 717 500 sacas, auge também da riqueza do vale do Paraíba paulista, então o setor mais rico da província. Mas desde o final dos anos 40 o café vinha substituindo a cana-de-açúcar no então "oeste paulista" e se irradiando para o interior a partir daí; no mesmo ano de 1854, os novos cafezais plantados na Depressão Periférica permitiram a colheita de 76 300 sacas – pouco mais de 10% da produção do vale do Paraíba, mas mais da metade de toda a produção paulista registrada no ano de 1836.

À medida que o vale do Paraíba tendia a transformar-se numa zona decadente em razão do cansaço de suas terras, na porção central do território paulista descortinava-se vastíssimo horizonte de terras virgens, recobertas ainda pela floresta original. O avanço das frentes pioneiras, entretanto, começava a ser dificultado pela carência de mão-de-obra devido à falta crescente do braço escravo e pelas limitações do meio de transporte animal, que acarretava custos crescentes conforme aumentava a distância entre os cafezais e o porto.

Entre 1830 e 1860 o povoamento no *vale do Paraíba* e do Paraitinga se ampliou e adensou: surgiram as povoações de São Bento do Sapucaí, Pinheiros, São José do Paraitinga (depois Salesópolis), Capela do Rio do Peixe (Natividade), Paiolinho (Redenção). Mas em torno de 1866 já se evidenciava o esgotamento da terra nas áreas mais ao norte, como Bananal, e teve início uma

migração de seus moradores para a região oeste da província para onde, como vimos, tinha se transferido o dinamismo econômico. Também na região de Bragança e Atibaia, outra área de povoamento mais antigo, onde o café se desenvolveu vindo do vale a caminho do oeste, foram criadas novas povoações, como Socorro e Monte Alegre ou Ibiti.

O avanço do café por terras virgens originou o povoamento da porção central do território paulista, no *vale do Tietê* e em áreas banhadas por seus afluentes, dando origem às povoações de Americana, Limeira, Rio Claro, Itirapina, São Carlos, Brotas, Dois Córregos, Jaú, Lençóis, Bariri, Ibitinga, Itápolis.

Ao estender-se o povoamento na região fronteira a Minas ao longo da Mantiqueira, somou-se à produção cafeeira na ocupação do território também o desenvolvimento da atividade de criação; a parte *norte* da Depressão Periférica foi ocupada segundo esta mescla. A partir de meados do século surgiram aí as povoações de Canoas, Patrocínio do Sapucaí, Itapira, Mococa, São Simão, Igarapava, Espírito Santo do Pinhal, Ribeirão Preto, Jaboticabal, Santa Rita do Passa Quatro, Piraçununga, Descalvado, São José do Rio Pardo, Sertãozinho, Palmeiras, Tambaú, Barretos ²⁶.

Nesse período o povoamento no litoral pouco progrediu e o do vale do Ribeira regrediu, devido ao esgotamento da atividade mineradora que lhe dera origem. Na porção *sudoeste* do território paulista (em torno do vale do Paranapanema) o adensamento do povoamento ocorreu mais tarde, já no terceiro quartel do século ²⁷.

No conjunto, a população da província aumentou aproximadamente de 327 mil para 837 mil habitantes entre 1836 e 1872, registrando um acréscimo de 156% nesses 36 anos. A cidade de São Paulo, enquanto isto, teve um aumento de 43%, crescendo aproximadamente de 21,9 mil habitantes para 31,4 mil. Tanto a população da província como a da cidade intensificaram seu ritmo de crescimento, comparativamente ao início do período do chamado renascimento agrícola paulista.

²⁶ Bruno assinala ainda a presença de garimpeiros, nas adjacências dos ribeirões Santa Bárbara, Sapucaí-Mirim e Canoas.

²⁷ Isto ocorreu quando o café começou a penetrar na parte oeste do estado; até 1888 surgiram as povoações de Guareí, São João do Itatinga, Avaré, Itaporanga, Piraju, Santa Bárbara do Rio Pardo, Santa Cruz do Rio Pardo, Palmital, Campos Novos do Paranapanema.

O fenômeno de maior destaque é, sem dúvida, o volume de novos habitantes agregado ao estoque populacional anterior da província – de tal modo que o peso populacional do município de São Paulo no total paulista diminuiu mais um pouco. Mas o crescimento da cidade de São Paulo, apesar de menor, é significativo; conforme veremos, datam deste período alguns melhoramentos importantes na cidade.

Falei até aqui do povoamento e ocupação do território associados à primeira fase da expansão cafeeira – quando o café substituiu a cana-de-açúcar e assumiu a liderança no processo de expansão agrícola voltado à exportação, até que em meados do século começasse a encontrar limites para continuar a se desenvolver nos velhos moldes em que o vinha fazendo.

Mas é preciso completar o quadro encontrado no interior da província de São Paulo nesse período, fazendo menção às frentes avançadas de povoamento que tinham adentrado a metade Oeste do território paulista e complementavam esta ocupação que se processava no Leste.

Para além das fronteiras da região então ocupada estendia-se o sertão e uma população indígena se espalhava em pequenos grupos pelo planalto ocidental. Quando na virada do século a expansão cafeeira adentrou o Oeste – já modernizada e apoiada nas ferrovias –, encontrou aí uma incipiente ocupação prévia originária de meados do século XIX, que se articulava ao desenvolvimento do Leste por uma certa divisão de trabalho.

Eram regiões onde se desenvolvia a pecuária, que fizeram ligação entre as áreas de criação dos estados vizinhos e o povoamento do Leste. Era uma ocupação rarefeita mas mesmo assim havia dado origem a alguns núcleos urbanos e a certos eixos de tráfego, o que influenciou sobre o traçado que as ferrovias viriam a assumir.

Essa ocupação original teve início por volta de 1850, levada à frente principalmente por indivíduos originários de Minas Gerais, que migraram após a decadência da mineração. Grande parte desse fluxo migratório dirigiu-se aos núcleos paulistas situados nos contrafortes da Mantiqueira onde o café estava se instalando, ou para Barretos e a região do estado que limita com Minas ao norte, onde se desenvolvia uma pecuária de engorda para o gado que vinha do Triângulo Mineiro. Mas uma parte dos migrantes dirigiu-se para terras

desocupadas mais distantes, em geral estabelecendo uma atividade criatória e uma agricultura de subsistência.

Monbeig (1952) assinala duas áreas nessa ocupação inicial do oeste: uma ao norte, entre o rio Tietê e o rio Grande, principalmente no Vale do São José dos Dourados, resultante tanto do avanço a partir de Araraquara no sentido Jaboticabal - Catanduva - Rio Preto, desenrolando-se pelo vale do São José dos Dourados, como de migrações originárias diretamente do Triângulo Mineiro e de Mato Grosso; outra ao sul, no espigão entre o rio do Peixe e o Paranapanema, resultante do avanço a partir de Botucatu.

Foram mineiros que deram início ao núcleo de São José do Rio Preto; outros foram mais longe, instalando-se depois do Ribeirão São João, próximo a onde é hoje Fernandópolis; houve também uma primeira tentativa malograda de penetração nos Campos de Avanhandava, no vale do Tietê.

Graças à falta de estradas, o comércio de gado com Goiás e Mato Grosso era feito via Triângulo Mineiro, entrando em São Paulo pela travessia do rio Grande. Barretos situava-se como ponto de entrada natural para a província paulista, no caminho para a região em que a ocupação se tornava mais densa, e desde cedo desenvolveu pastos de engorda no seu entorno. Além dessas frentes de povoamento houve também tentativas oficiais de colônias militares, como as de Avanhandava e Itapura, no Tietê (Matos, 1974).

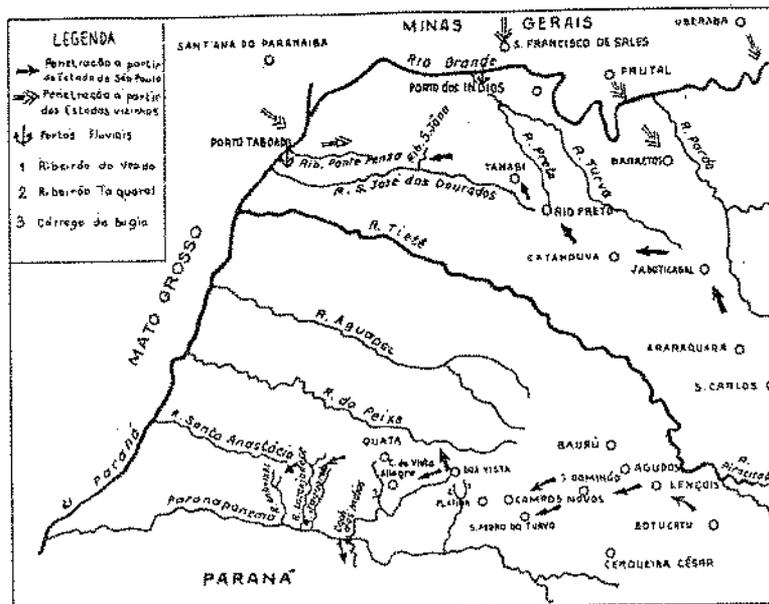
Na área ao sul, antes de chegar ao espigão entre o Peixe e o Paranapanema, a cidade mais desenvolvida em 1850 era Botucatu, e adiante dela havia dois núcleos avançados: Lençóis, à beira do Tietê, e São Domingos. Nesse movimento de ocupação foram fundados São Pedro do Turvo, São José dos Campos Novos, Nossa Senhora da Conceição de Vista Alegre.

Tanto em uma área como em outra, a distância e a precariedade de transporte inviabilizavam o cultivo do café e esses pioneiros dedicaram-se à criação de porcos, tradição trazida de Minas. Os animais eram criados em liberdade e depois conduzidos em longas tropas aos núcleos urbanos mais próximos: os criadores da região de Rio Preto vendiam-nos em Araraquara e São Carlos e os da região de Campos Novos, em Lençóis e Botucatu e às vezes em Sorocaba.

Mapa 1.6

A PENETRAÇÃO DOS MINEIROS NO SÉCULO XIX

(apud Monbeig, 1984:134)



Monbeig aponta que da ocupação inicial feita pelos mineiros resultou a abertura de algumas estradas. Uma delas ligava Rio Preto a oeste ao Porto Taboado, no rio Paraná. Uma outra ligava Rio Preto ao norte a São Francisco de Sales, em Minas. Uma terceira saía de Rio Preto e estabelecia a ligação entre Minas e Mato Grosso com a região leste do estado de São Paulo: através de Barretos, Jaticabal e, por rios navegáveis como o rio Pardo, até Piraçununga.

Na região ocupada ao sul, o acesso era feito pelo rio Piracicaba até São Manoel e, daí em diante, o caminho era percorrido a cavalo, passando por Lençóis e São Paulo dos Agudos (Monbeig, 1952:120 e 157-158).

Esta vasta região só foi efetivamente povoada quando alcançada pelas ferrovias, já no século XX. Diversas razões se articularam para que se produzisse aí esta precoce e rarefeita ocupação, anterior à chegada do café: as características naturais do relevo e do solo (entre os quais os campos naturais, favoráveis à atividade criatória), as circunstâncias históricas que determinaram fluxos de migração oriundos de certas regiões de Minas Gerais e do Mato Grosso, as próprias características de que se revestia a divisão de trabalho naquele período entre São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

Mas, mais que isso, definiram *possibilidades* – que vieram a se transformar em alicerces – para a ocupação se desenvolver na metade Oeste do território paulista: uma zona de pecuária, que se estendia de Barretos até Rio Preto e os campos de Avandava, e dois eixos de circulação no sentido leste-oeste atravessando o rio Paraná: em Porto Taboado e no Porto XV de Novembro (Monbeig, 1952 e Pinto, 1977) ²⁸.

Ao alcançar esta região, a ocupação movida pelo café aproveitou e reforçou esses traços: ao adentrarem estas áreas, as ferrovias renovaram esses eixos de tráfego e de comércio, consolidando a divisão de trabalho pré-existente no território.

Em suma, na segunda metade do século passado, enquanto na metade Leste da província se expandia o café – e junto com ele o desenvolvimento urbano e uma rede viária que articulava o território – na metade Oeste desenvolvia-se uma ocupação rarefeita, de urbanização incipiente mas desempenhando um papel efetivo na divisão de trabalho da província: o abastecimento de carne para a área mais densamente ocupada do Leste, seja através da criação de porcos, seja através da pecuária – de engorda ou de criação, própria ou originária das áreas de criação dos estados vizinhos.

Esta forma de ocupação relaciona-se ao estabelecimento de fluxos diretos de comércio com Goiás e Mato Grosso, através da abertura de vias de comunicação entre as regiões criadoras desses estados e São Paulo; isto definiu um primeiro papel para estas áreas do Oeste na divisão do trabalho em território paulista. O desenvolvimento desses fluxos de comércio e desse papel regional consolidou-se quando as estradas-de-ferro Noroeste e Sorocabana alcançaram o rio Paraná no início deste século.

O importante a registrar em relação a este processo inicial de ocupação do Oeste é que o avanço do café e do povoamento a partir do Leste não se expandiu sempre por terras desocupadas, mas encontrou à sua frente um certo quadro de divisão do trabalho que incorporou e desenvolveu.

As ferrovias se estenderam não só abrindo terras para o café (Silva, 1976b) – o que fizeram – mas *também* abrindo caminhos para desenvolver a divisão de trabalho entre São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e os

²⁸ A importância do contato com Mato Grosso é indicada pelas sucessivas tentativas do governo de estabelecer vias permanentes de tráfego que atravessassem o rio Paraná, perfazendo estes eixos a partir das duas áreas de povoamento avançado no Oeste (Pinto, 1977: 265-276).

estados do sul, o que resultou numa ampliação da divisão do trabalho tanto internamente no estado de São Paulo, como no âmbito mais geral do país.

Em outras palavras, a diversificação da frente pioneira, que Monbeig aponta ter-se dado a partir da crise do café do começo do século, tem origem *também* no fato de a frente pioneira encontrar no seu caminho, além de terras virgens, terras ocupadas numa atividade que já vinha se desenvolvendo — separada ou independentemente do café *no território*, mas paralela e articulada ao café *no tempo*.

Era a expansão do café que propiciava mercado para o desenvolvimento da atividade criatória, que movia o desenvolvimento das relações comerciais com os estados vizinhos, e que criava condições de povoamento para essas áreas. Este quadro complementar da divisão de trabalho incluía-se como parte da sustentação do processo de urbanização e de expansão do café na metade Leste paulista no século passado.

Evolução da cidade de São Paulo no século XIX

A tabela 1.3 mostrou a evolução da população total — incluindo os escravos — da cidade e da Capitania/Província de São Paulo entre 1765 e 1900. Esses dados devem ser vistos com cuidado, dada a diversidade de fontes utilizadas e a probabilidade de uma parcela de erro em levantamentos tão antigos. Isto se aplica particularmente às informações anteriores a 1872 pois a partir deste ano passaram a ser feitos periodicamente recenseamentos gerais da população brasileira, que constituem fontes relativamente mais confiáveis.

Segundo aqueles dados, a população paulistana manteve-se num mesmo patamar, em torno de 21 mil habitantes, ao longo do último quarto do século XVIII. No século XIX houve um progressivo aceleração do crescimento populacional (excetuando-se a quebra entre 1816 e 1836 pelo desmembramento de Santo Amaro em 1832), nitidamente acentuado na sua segunda metade; apesar das perdas territoriais devidas a desmembramentos posteriores, os números da população seguiram crescendo.

Mostram também que o povoamento do interior (primeiro Capitania e depois Província) até o terceiro quarto do século XIX foi mais veloz e intenso que o crescimento da cidade de São Paulo: pelo avanço das expedições de exploração, pelo povoamento das rotas de comércio e pelo desenvolvimento da

agricultura. Com isso, o peso populacional do núcleo inicial do povoamento – o município de São Paulo (isto é, aquele conjunto de povoações que então o caracterizavam) – foi diminuindo regularmente em relação à população total da Capitania/Província. Isto ocorreu até 1872, quando se inverteu a tendência e começou a se reconfigurar uma concentração populacional na cidade de São Paulo, crescente e agora por outras razões.

Comentei anteriormente o quadro encontrado no município em 1836, quando o café havia se espreado no Vale do Paraíba e adentrava as terras próximas ao município de São Paulo substituindo o cultivo da cana. Segundo Singer, esta primeira atividade exportadora paulista produziu o efeito de ampliar a função de entreposto comercial da cidade de São Paulo, por ser ponto de parada quase obrigatória das tropas que traziam o produto do interior para embarcá-lo no porto de Santos.

Entre 1836 e 1872, o açúcar ainda desempenhava um papel econômico importante, enquanto o café ia sendo gradualmente plantado e começava a frutificar, ganhando terreno até que sua produção adquirisse vulto. Nesse período se adensou o povoamento do Vale do Paraíba e o café se espalhou no planalto, alcançando o então "oeste paulista" e penetrando na Depressão Periférica. A população cresceu no seu todo: a da Capital quase uma vez e meia e o conjunto da província, que dela dependia, mais de duas vezes e meia.

Singer indica vários melhoramentos feitos na cidade de São Paulo nesse período, indicando o seu progresso: iluminação pública a gás em 1847, melhorias no abastecimento de água em 1851, novo matadouro e nova penitenciária inaugurados em 1852 e, em 1860, muitas ruas da cidade já pavimentadas. Estima também que o funcionamento da Faculdade de Direito em São Paulo tenha dado considerável impulso à atividade do comércio e dos serviços. Sendo uma das duas únicas escolas superiores no país, atraiu um número crescente de estudantes:

"O número de formados passou da média anual de 16 entre 1846 e 1851 a 35 entre 1852 e 1856, alcançando 111 em 1863. Neste ano deveriam estar inscritos nos diversos cursos da Faculdade cerca de 600 estudantes, 80% dos quais de outras províncias do Império. Não é de se desprezar inteiramente a adição de várias centenas de novos consumidores, muitos de apreciável poder aquisitivo, a uma população de cerca de 15 000 almas [estimativa do autor para a população

estritamente urbana], grande parte da qual produzia o seu próprio sustento diretamente" (Singer, 1968: 27).²⁹

O impacto da economia cafeeira sobre o desenvolvimento da cidade de São Paulo veio a tomar corpo após 1872, com a estruturação do conjunto articulado de atividades chamado por Wilson Cano de *complexo econômico cafeeiro*: ferrovias para o transporte até o porto, imigração subsidiada para prover mão-de-obra, casas exportadoras e outras, com evidente desdobramento sobre a atividade mercantil da cidade. Até então, "para se ter uma idéia do papel modesto que São Paulo desempenhava na comercialização do café basta citar o fato de que ele dispunha em 1873 de apenas 13 casas comissárias, ao passo que o Rio chegou a ter quase 2 000" (Singer, 1968: 32).

De 1872 ao final do século operou-se radical mudança no cenário paulista. Um pequeno exercício com os números permite visualizar melhor o significado dos dados da tabela 1.3: tomando o período entre os anos de 1836 (quando o café estava em seus primeiros albores) e 1900 (quando se deu a grande crise de superprodução cafeeira), comparei na tabela a seguir a evolução populacional da Capital e da Província de São Paulo³⁰: primeiro atribuí à população de 1836 o índice 100 e calculei o equivalente para os anos posteriores; em seguida calculei simplesmente o acréscimo percentual na população de cada uma nos períodos intercensitários.

Tabela 1.5
CIDADE E PROVÍNCIA DE SÃO PAULO
ÍNDICES DE CRESCIMENTO POPULACIONAL
1836-1900

Anos	Cidade índices crescim.	Província índices crescim.
1836	100	100
1872	143	256
1890	296	424
1900	1 093	698
Período	Cidade acrécimo %	Província acrécimo %
1836 - 1872	43	156
1872 - 1890	107	65
1890 - 1900	269	65

Fonte dos números absolutos: Tabela 1.3.

²⁹ A este propósito, vale acrescentar que Marcílio estima a proporção de escravos na população paulistana reduzindo-se de 24% em 1836 para 1% em 1886 (Marcílio, 1974:129).

³⁰ Os dados de 1836 são de um recenseamento oficial da Província e os demais, dos recenseamentos gerais brasileiros feitos no período.

Os números são evidentes por si mesmos. Entre 1836 e 1872 a população da província cresceu num ritmo bastante superior ao da cidade e é de se supor que este acréscimo populacional tenha se dado sobretudo mais ao final desse período, com a gradual substituição da lavoura canavieira pela cafeeira, que exige mão-de-obra muito mais numerosa do que a primeira. A província teve um incremento de 156% em sua população, para modestos 43% na cidade. E note-se que em 1852 foi desmembrada da província paulista uma parte do seu território para dar origem ao Paraná.

A partir de 1872 começou a se inverter a situação, preparando a mudança radical que ocorreria após 1890. O incremento populacional da cidade entre 1872 e 1890 foi de 107%, para 65% no conjunto da província. Um crescimento bastante significativo, mas ainda não suficiente para alterar as posições relativas: comparadas ambas ao índice 100 fixado para o volume populacional de 1836, o crescimento da província em 1890 ainda se mantinha à frente do da cidade (424 o índice da primeira e 296 o da segunda).

O crescimento da cidade de São Paulo entre 1890 e 1900 é simplesmente assombroso: o volume da sua população praticamente quadruplicou, enquanto o acréscimo populacional da província foi de 65%. É certo que os volumes absolutos são diferentes, mas os índices assinalam claramente a franca aceleração do crescimento da cidade: em 1900 o índice alcançado por esta foi de 1 093, ultrapassando em muito os 698 da província.

Lembre-se que a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí foi inaugurada em 1868 em resposta à necessidade de dar vazão à produção cafeeira que vinha se disseminando no planalto e que a ela se seguiram, na década de 1870, o começo do funcionamento da Cia. Paulista, da Mogiana e de outras mais. O próprio fato de se investir na construção das ferrovias é indicativo do vulto que o empreendimento cafeeiro havia assumido por esta época. E a as ferrovias obviamente constituíram forte estímulo a que se potencializasse o ritmo de ampliação dos cafezais. Nos anos 1870, com a ferrovia, a cidade de São Paulo não apenas foi articulada ao complexo econômico cafeeiro, mas articulou-se como seu centro nervoso: sede de sua atividade comercial e financeira. Vir a ser a sede da indústria que se desdobrou de dentro dele foi apenas uma questão de tempo.

O crescimento da cidade após 1890 expressa os frutos do complexo econômico cafeeiro plenamente estruturado e em desenvolvimento; não só tinham se incorporado à população da cidade centenas de imigrantes, como haviam se desenvolvido inúmeras atividades novas. E o sistema "São Paulo - Santos" adquiriu nova amplitude: primeiro com a inauguração da estrada-de-ferro Santos-Jundiaí em 1868, passando por São Paulo, e depois pela inauguração do cais da Companhia Docas de Santos em 1892, que deu novas condições ao porto, possibilitando-lhe embarcar e desembarcar volume de carga muito superior ao que até então era capaz.

Um dado significativo é o confronto entre as exportações de café embarcadas nos portos do Rio de Janeiro e de Santos entre 1880 e 1900. Até 1890, o volume exportado anualmente pelo Rio era o dobro do exportado por Santos: cerca de 4 milhões e 2 milhões, respectivamente. Entre 1890 e 1893 as posições se alternaram, pendendo ora para um ora para outro o maior volume de carga exportada. A partir de 1894 a supremacia de Santos se firma, acentuando-se cada vez mais. Em 1900 as exportações por Santos ultrapassam 6 milhões de sacas, ao passo que as do Rio se limitam a 3 000 000" (Simonsen, 1940, citado em Singer, 1968: 30).

Ao estudar o desenvolvimento da cidade de São Paulo, Singer chama a atenção para o fato de que nos séculos XVI e XVII o eixo exportador da economia colonial brasileira esteve no Nordeste, com base na cana-de-açúcar, deslocando-se no século XVIII para a região das minas; enquanto isso, a capitania de São Paulo caracterizou-se por uma economia de subsistência e pela retaguarda à economia de exportação. O café trouxe para São Paulo o eixo exportador e, com isso, a cidade de São Paulo deu o salto de crescimento que evidenciamos acima.

É por esta razão que em 1872 (primeiro ano passível de comparação nacional graças ao primeiro Recenseamento Geral do Império), além do Rio de Janeiro, as grandes cidades brasileiras situavam-se principalmente no Nordeste. A cafeicultura já tinha começado a induzir um crescimento na população paulista, mas no rol das dezoito capitais brasileiras o município de São Paulo ocupava o nono lugar em tamanho e, dentre todas, era a capital de menor peso populacional em relação ao conjunto da respectiva província. A estruturação do

complexo econômico cafeeiro mudou celeremente este quadro paulista a partir dos anos 1870.

No contexto econômico daquela época era a atividade exportadora que detinha o poder de estimular o crescimento urbano, ao integrar tal ou qual região aos fluxos dinâmicos do comércio internacional. Foi o que aconteceu com São Paulo ao se desenvolver a cafeicultura. A transferência do Rio de Janeiro para Santos do eixo de exportação do café fez da cidade de São Paulo a moradia dos grandes fazendeiros, o núcleo do sistema de comercialização do maior produto de exportação nacional e principal sede da gerência de todos os negócios relacionados à sua reprodução.

Nos próximos capítulos veremos o que aconteceu no interior do estado ao ser modernizada a cafeicultura através da estruturação do complexo econômico cafeeiro. Retomarei então o desenvolvimento da cidade de São Paulo, na Conclusão deste trabalho, para analisar as razões deste crescimento da cidade à luz do desenvolvimento do conjunto do estado.

Condições prévias à estruturação do complexo cafeeiro

Finalizando este capítulo, alinho condições constituídas ao longo desse processo histórico, que propiciaram a base (urbana e sócio-econômica) em que pôde se apoiar a estruturação do complexo cafeeiro em São Paulo:

- * herança das expedições de exploração que avançaram pelo sertão: abertura de caminhos da cidade de São Paulo para o exterior do estado, atravessando o seu interior; avanço da ocupação e povoamento para o interior do território; rotas de comércio articulando a cidade de São Paulo aos estados vizinhos;
- * frentes avançadas de povoamento no Oeste do estado ligadas ao abastecimento do Leste e ao comércio com regiões vizinhas;
- * algum desenvolvimento urbano, base inicial para o consumo e abastecimento do colonato através de uma economia monetária;
- * sistema viário, ainda que relativamente precário, articulando a rede urbana e permitindo o transporte da produção a ser exportada
- * escravaria e fazendas já formadas com base na cana-de-açúcar;

- * sistema de transporte com base em tropas muares plenamente estruturado;
- * articulação do sistema "São Paulo - Santos"
- * relações no mercado internacional estabelecidas através da exportação do açúcar;
- * riqueza acumulada no comércio a grande distância e na exportação do açúcar, pronta para ser investida em alternativas mais atrativas.

Entretanto, para que se estruturasse o complexo econômico cafeeiro, foi preciso que a cafeicultura chegasse a uma situação de impasse, dados os limites encontrados para a sua continuidade nos moldes em que vinha se desenvolvendo:

- * baixo nível técnico no trato agrícola e no beneficiamento do café;
- * alto custo e crescentes perdas no transporte dos grãos para o porto conforme aumentava a distância das fazendas no interior, inviabilizando a continuidade da expansão da cafeicultura no território;
- * pressão externa para o término da escravidão e conseqüente incerteza quanto à disponibilidade de mão-de-obra.

Capítulo 2

O MEIO URBANO GANHANDO CORPO E EXTENSÃO NO ESPAÇO

Constituição do complexo cafeeiro

Diferentemente do café que percorreu o Vale do Paraíba, trabalhado por mão-de-obra escrava e deixando atrás de si a terra esgotada e as "cidades mortas" a que se referiu Monteiro Lobato, a cafeicultura paulista beneficiou-se de outra conjuntura histórica, que propiciou condições para a superação do trabalho escravo por uma produção assalariada.

Esta possibilidade histórica, apropriada e devidamente administrada pelos agentes então envolvidos, permitiu a estruturação de uma rede de atividades e relações econômicas e sociais dentro da qual se criou espaço para a gênese de uma acumulação capitalista: um "capital cafeeiro", que reinvestido multiplicou-se em "outros capitais" e finalmente deu origem ao capital propriamente industrial.

O conceito de *complexo econômico cafeeiro* foi elaborado por Wilson Cano em seu livro *Raízes da Concentração Industrial em São Paulo* (1977). É um recurso heurístico poderoso para a análise da urbanização paulista, pois permite vincular o caso particular da urbanização do estado de São Paulo a um processo de acumulação em desenvolvimento. Cano demonstra que graças à acumulação gestada no interior do complexo foi possível o passo para a indústria e, dadas as características específicas do complexo econômico paulista, a concentração industrial no estado de São Paulo.

Na trilha de sua análise e desenvolvendo-a no que diz respeito à especificidade da urbanização assim originada, vou mais adiante: o sucesso da empresa cafeeira paulista permitiu tal desdobramento graças à peculiar

articulação entre os componentes do complexo cafeeiro ter dado origem a um amplo e articulado sistema urbano. Foi isto que permitiu uma implantação industrial relativamente *distribuída no território paulista* – muito embora a indústria desde logo se concentrasse na Capital, encontrou condições para implantar-se *também* em outras regiões, no interior do estado. Foi a urbanização articulada ao complexo cafeeiro que tornou possível o desenvolvimento industrial não apenas na Capital (como ocorreu no Rio de Janeiro), mas em larga porção do *estado* de São Paulo.

O café é uma planta exigente, que extrai do solo elementos específicos que com o passar do tempo, se não repostos, levam os cafeeiros a um rendimento decrescente e por fim inviabilizam uma produção economicamente rentável. Dada a técnica rudimentar utilizada no século passado e graças à abundância de terras ainda inexploradas, a expansão da cafeicultura realizou-se pelo avanço da frente produtora no território à procura de terras novas com maior produtividade. Esta natureza móvel da cultura cafeeira foi fazendo desdobrar-se o número de cidades e municípios à medida que se expandiu no território a produção.

A cultura do café não se distribuiu homoganeamente pelo espaço mas caracterizou-se por uma lavoura “em três tempos e três espaços”, na feliz expressão de Castro: (1) uma faixa ou zona pioneira, onde o café estava penetrando; (2) uma região em que ele se encontrava consolidado e plenamente produtivo; e (3) uma região decadente, onde a cultura se encontrava em regressão (Castro, 1975, v. II: 50).

Organizado desta maneira o café se desenvolveu desde o seu início, avançando do Vale do Paraíba para a região de Campinas – o “oeste Paulista” de então –, daí para a região de Ribeirão Preto e do eixo Campinas-Ribeirão para o “Oeste Pioneiro”, adotando a expressão de Pierre Monbeig (1952). Os altos lucros da cafeicultura incentivaram o plantio e levaram os fazendeiros das zonas decadentes a comprar terras na frente pioneira. Aí tiveram raiz tanto os desequilíbrios da oferta face ao mercado (pois o plantio era estimulado pelo pico de preços mas o café só produziria daí a cinco anos, quanto tanto a demanda como os preços seriam outros), como a especulação com a terra nas zonas pioneiras.

O entrelaçamento da estrutura social e econômica paulista com a atividade cafeeira fez-se, portanto, tanto nas interrelações sócio-econômicas que estruturaram o complexo cafeeiro, como na forma específica da organização do espaço resultante da expansão do café. E dada esta específica forma em que se desenrolou a expansão cafeeira paulista, a progressiva extensão do sistema urbano constituiu o elemento de organização social e territorial dos fluxos de relações que interligavam tanto os setores da economia como os espaços do território.

Deste modo, a expansão cafeeira foi ocorrendo simultaneamente a um processo de urbanização do território paulista – forma concreta como se organizou a divisão social do trabalho em que se assentou a estruturação e desenvolvimento do complexo econômico cafeeiro. Ao mesmo tempo, junto com o café foi se desenvolvendo uma atividade agrícola diversificada: primeiro subordinada a ele dentro das fazendas e gradualmente se autonomizando e adquirindo um caráter mercantil, abastecendo e viabilizando o crescimento urbano (e em seguida a indústria).

Além da atividade propriamente agrícola, o complexo cafeeiro envolvia também uma atividade industrial produtora de equipamentos para o beneficiamento do café e de sacaria para a sua embalagem. Do movimento do café dependiam em grande medida o comércio de exportação e de importação, o setor financeiro, a rede ferroviária e as atividades de infraestrutura como portos e armazéns.

Da renda produzida pelo café dependiam ainda as diversas atividades urbanas, principalmente o comércio; o emprego produzido direta ou indiretamente pela cafeicultura passou a sustentar em boa medida a vida paulista. Por outro lado, o desenvolvimento da rede urbana produzido pelo avanço da frente cafeeira expandia o mercado para a agricultura de alimentos. E ambos – crescimento urbano e diversificação agrícola – produziam mercado que estimulava ramos nascentes da indústria manufatureira.

Não só do ponto de vista das relações econômicas o complexo cafeeiro foi importante, mas também o foi porque se materializou num ambiente construído urbano disponível tanto para o capital como para a reprodução da força de trabalho. Criado para a reprodução ampliada da cafeicultura, resultou

num ambiente adequado para a indústria, que oportunamente pôde fazer uso dele.

Conforme Wilson Cano esclarece, a idéia de complexo é um recurso analítico formal que denota um resultado estático: a interdependência entre seus componentes. Lançada esta idéia logo no início do livro, parte da idéia estática da interdependência do complexo para desenvolver uma análise historicizada da evolução de seus vários componentes.

Cano assim define um complexo econômico:

"Quando se tenta compreender o processo dinâmico de crescimento de uma economia, torna-se absolutamente necessário analisar que partes principais a compõem, como atuam cada uma delas nesse processo de crescimento, e que graus e tipos de interrelacionamento entre elas possibilita o surgimento de um conjunto econômico integrado. A esse conjunto de atividades – sobre o qual atua um certo número de variáveis independentes ou não do conjunto – creio que se lhe pode chamar de complexo econômico" (Cano, 1977: 17).

Cano distingue quatro momentos na evolução histórica do complexo cafeeiro paulista, que caracterizam dinâmicas diferentes do complexo:

"Um primeiro, em que a atividade é escravista; um segundo, em que predominando ainda o escravismo, já existem alguns segmentos operando com trabalho assalariado ou com outras formas distintas do trabalho (a parceria, por exemplo); o terceiro, ao contrário do anterior, seria aquele em que a predominância se daria na forma do trabalho assalariado e, no último, finalmente, a escravidão estaria extinta" (Cano, 1977: 19).

Como é impossível uma separação analítica absoluta desses quatro momentos, Cano desenvolve sua análise englobando os dois primeiros no que chama de *complexo cafeeiro escravista* e os dois últimos no *complexo cafeeiro capitalista*. Seu trabalho visa demonstrar que no complexo paulista, diferentemente do que ocorreu em outros complexos regionais, desencadeou-se um processo dinâmico de acumulação do qual resultou a forma concreta por que se industrializou o Brasil: com base na concentração industrial no estado de São Paulo.

Resumidamente, Cano considera os seguintes elementos como componentes do complexo cafeeiro (Cano, 1977: 20-21):

a) a atividade produtora do café, que entre todos os componentes é a atividade principal e predominante;

- b) a agricultura produtora de alimentos e matérias primas, onde distingue a produção interna à propriedade cafeeira e a produção externa a ela, dirigida para o mercado;
- c) a atividade industrial, separada em três segmentos: produção de equipamentos de beneficiamento de café, indústria de sacaria de juta para embalagem, e demais compartimentos da indústria manufatureira, especialmente o têxtil;
- d) a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;
- e) a expansão do sistema bancário;
- f) a atividade de comércio de exportação e de importação;
- g) o desenvolvimento de atividades criadoras de infraestrutura (portos e armazéns, transportes urbanos e comunicações) e de atividades inerentes à própria urbanização (comércio, por exemplo);
- h) a atividade do Estado (governo federal e estadual), principalmente pela ótica do gasto público.

Além desses elementos, Cano destaca ainda as seguintes variáveis:

- a) o movimento imigratório;
- b) a disponibilidade de terras;
- c) os saldos da balança comercial com o exterior e com o resto do país;
- d) o capital externo;
- e) as políticas tarifária, monetária, de câmbio, e as políticas de defesa e valorização do café.

O interrelacionamento dos componentes e das variáveis que atuam no complexo cafeeiro é analisado em termos dos seguintes efeitos: redução dos custos de produção, ampliação do nível de produtividade, ampliação do excedente, ampliação e diversificação do investimento, ampliação do mercado:

"Tais efeitos eram, portanto, geradores de economias de escala e de economias externas, ao mesmo tempo em que expandiam mutuamente o mercado e propiciavam uma ampla acumulação de capital, diversificadora do complexo" (Cano, 1977: 22).

Conforme visto acima, Cano considera alguns elementos urbanos como constituintes do complexo cafeeiro e em passagens de sua análise, basicamente econômica, assinala *efeitos urbanizadores* do complexo cafeeiro.

Entretanto, a investigação precípua sobre a formação urbana paulista leva a uma conclusão mais radical: o complexo cafeeiro teve não só como *efeito* mas como *condição inerente ao seu desenvolvimento* a estruturação e

desenvolvimento do sistema urbano, ou seja, a expansão da rede urbana e o crescimento e a diferenciação funcional dos núcleos urbanos num sistema articulado por relações sociais diversas. Esta foi a *forma social e material* em que *se realizou* o complexo cafeeiro: materialização de um ambiente construído *pelo* capital e *para* o capital e forma concreta pela qual um conjunto de agentes sociais estruturaram uma trama de relações que desencadeou e pôs em marcha um processo de acumulação capitalista.

Infere-se do trabalho de Cano que o complexo foi mudando. E à medida que suas partes iam se transformando, mudava o peso de cada uma no conjunto e as interrelações entre os componentes se transformava; mantinha-se a interdependência mas mudava a sua natureza conforme se desenvolvia a acumulação dentro do complexo. E tanto se desenvolveu o complexo cafeeiro que a indústria, inicialmente parte subordinada deste, se autonomizou e assumiu a hegemonia do processo de acumulação.

Em suma: o complexo cafeeiro se estruturou, desenvolveu-se, ao se desenvolver se diversificou, e neste processo foi se abrindo e dando lugar a um sistema de produção diversificado, progressivamente assumindo padrões tipicamente capitalistas. É este o processo que se expressou no sistema urbano que foi sendo formado.

O processo de acumulação determinou o movimento geral do processo de urbanização e o conjunto de cidades, articuladas neste sistema urbano determinado, expressaram a divisão do trabalho social que alimentou a acumulação. Cada cidade sintetizou no espaço o fruto singular da articulação entre as determinações gerais do movimento de reprodução ampliada da acumulação cafeeira e as determinações particulares do processo histórico específico que transformou cada um desses sítios geográficos em um espaço socialmente construído.

Dentre os muitos elementos constituintes desse processo, analiso neste trabalho os mais diretamente ligados ao processo de urbanização: a expansão cafeeira no território, a estruturação da malha viária articuladora da expansão da rede urbana, o aumento do número de cidades (e respectivos municípios) e o crescimento populacional, e a trama de relações que articulava esse conjunto.

Há um consenso na bibliografia de que por volta de 1850 Rio Claro constituía o último limite do cultivo rendoso do café: no transporte para Santos,

as tropas de mulas representavam cerca de um terço do preço de venda para o plantador (Monbeig, 1852: 86 e Dean, 1977: 53). Foi quando se começou a cogitar na construção de ferrovias com o objetivo específico de dar transporte ao café. E data desta mesma época a iniciativa inovadora de alguns cafeicultores (dessa mesma região) de criar núcleos experimentais de força de trabalho assalariada, face à incerteza da continuidade do abastecimento de mão-de-obra escrava.

Para que continuasse a decorrer com sucesso o avanço da expansão cafeeira, teriam que ser superados dois pontos de estrangulamento: a insuficiência da força de trabalho disponível, já que o sistema escravista entrara em crise e a província era praticamente despovoada, e a necessidade de um meio de transporte eficiente que tanto desse rápido escoamento à produção como permitisse ultrapassar as limitações impostas pelo transporte de tração animal (condições necessárias para que a lavoura pudesse avançar livremente no território).

A solução encontrada pelos cafeicultores – a criação de empresas nacionais privadas de transporte ferroviário e o fomento à imigração estrangeira subsidiada – deu origem a dois elementos fundamentais na estruturação do complexo cafeeiro e determinantes da configuração que o desenvolvimento urbano paulista viria a assumir.

As ferrovias fizeram muito mais do que solucionar a questão do transporte do café. Através da ampla rede viária que veio a ser construída articularam o crescimento da rede urbana e assim garantiram a sua integração; estabeleceram fluxos variados – de mercadorias, informações, passageiros etc – entre as zonas cafeeiras, entre elas e a Capital, e entre a Capital e os estados vizinhos. Além disso, através de suas oficinas de reparação e manutenção vieram a formar uma força de trabalho urbano-industrial e originar dentro do complexo um ramo de atividade novo: a produção de máquinas e equipamentos de transporte.

Também para a imigração subsidiada, seus efeitos ultrapassaram em muito o objetivo que lhe deu origem. Ao prover a força de trabalho necessária (sob o regime do colonato), os imigrantes de imediato povoaram o campo e demandaram às cidades serviços diversos necessários à sua reprodução social. O trabalho assalariado deu novo impulso às cidades que, numa economia

crescentemente monetarizada, desenvolveram sua função de mercado. A imigração criou simultaneamente trabalhadores e consumidores, isto é: mercado de trabalho, mercado de bens e mercado de serviços.

E, mais tarde, quando a marcha da ocupação pelo café adentrou decididamente o Oeste Pioneiro despovoado, a população criada pela imigração contribuiu fortemente para o povoamento das cidades, provendo-as de artesãos, comerciantes e trabalhadores diversos capazes de desempenhar ocupações urbanas necessárias para a reprodução da própria frente pioneira.

Esta foi uma passagem histórica crucial, não apenas do ângulo da transformação da base produtiva da economia cafeeira no sentido de se estabelecerem relações e meios de produção capitalistas. Significou simultaneamente uma mudança social profunda: o início da estruturação de uma sociedade de classes urbana e diferenciada, onde se multiplicariam interesses distintos. Novos atores sociais foram criados nesta passagem: um proletariado nascente e o embrião de camadas médias urbanas.

O marco desta mudança está nos anos 1850-1870: quando os cafeicultores se organizaram enquanto classe proprietária e mobilizaram recursos para a sua reprodução social ameaçada, assumindo decididamente uma posição política na defesa de seus interesses de classe; de agentes individuais que eram, organizaram-se como classe e fizeram de si um ator social coeso. Ao fazer isto, transmutaram-se em empresários: organizaram empresas capitalistas de transporte e de imigração e colonização. Até então *fazendeiros com atitude empresarial*, completaram a sua própria transformação em *empresários capitalistas de fato*.

A despeito de morar em fazendas no interior, esses cafeicultores tinham mentalidade moderna; estavam articulados ao comércio internacional e ao aparelho do Estado. Não é por acaso que logo se mudaram para a cidade de São Paulo, cenário urbano muito mais próprio para o desenvolvimento de seus negócios.

Compreendeu cerca de três décadas o prazo decorrido entre as primeiras iniciativas para a construção de uma ferrovia ligando o porto ao planalto e sua inauguração em 1867 sob o nome de *São Paulo Railway* – a ferrovia inglesa ligando Santos a Jundiaí, passando por São Paulo (Pinto, 1977). A imigração subsidiada, por sua vez, levou cerca de duas para efetivar-se, desde as primeiras

experiências a partir de 1847 até seu início de fato em 1871; passou por mudanças na sua organização e legislação e na primeira metade dos anos 80 tomou sua forma final, sob os auspícios do governo provincial (Dean, 1977; Holanda, 1976).

Ainda que entre os processos sociais e a sua materialização na constituição da rede urbana haja uma certa distância no tempo e inúmeras mediações, a evolução do número de municípios expressa o impacto dessas medidas que, ao propor um caminho de superação dos obstáculos, afugentaram a incerteza e favoreceram a retomada do plantio, dando continuidade à expansão cafeeira no território; o aumento dos preços internacionais ocorrido na segunda metade dos anos 80 já encontrou uma área de plantio duplicada no estado de São Paulo e implantados os dois pilares do complexo cafeeiro – ferrovias em franco desenvolvimento e fluxos de imigração estabelecidos e contratados.

A expansão urbana motivada pelo café teve como ponto de partida a rede de vilas e povoados originada do avanço do povoamento baseado no sistema de relações prevalecente até então. Esta base inicial se rearticulou sob a dinâmica presidida pela expansão cafeeira e a partir daí a rede de cidades foi se estendendo no território, articulada pelas novas relações derivadas da estruturação e desenvolvimento de um complexo econômico estruturado para a reprodução da cafeicultura paulista.

Ao completar-se a primeira metade do século XIX, haviam se somado aos 29 municípios criados nos séculos XVI e XVII outros 19 novos, perfazendo um total de 48; ou seja, dois quintos da rede paulista de vilas e municípios existente em 1850 foi produto do desenvolvimento agrícola já do século XIX, através da cana-de-açúcar e crescentemente do café, que começou a encontrar limites para a expansão no território em torno de 1850. De qualquer modo, o adensamento nas áreas já povoadas e a expansão da ocupação no "oeste" resultaram na criação de mais 33 municípios entre 1850 e 1870 – 50% a mais que o número criado nos cinquenta anos anteriores.

A construção das ferrovias reflete-se na aceleração do ritmo de ampliação da rede: foram criados 80 municípios nas três décadas entre 1870 e 1899. A crise do final do século interrompeu essa progressão na primeira década do século, que a seguir foi retomada com novo ímpeto: desmembraram-se 31

novos municípios nos anos 10 e, nos anos 20, os novos municípios criados alcançaram o extraordinário número de 53.

Observando-se os totais agregados, vê-se que a rede paulista de cidades duplicou entre 1870 e 1900, quando a expansão urbana articulada à estruturação e desenvolvimento do complexo cafeeiro somou, aos 81 municípios existentes, novos 80; a nova expansão provocada pela sobre-vida garantida ao complexo cafeeiro pela política de sustentação da cafeicultura somou mais 84 municípios à rede paulista, triplicando a rede existente ao início de 1870.

Tabela 2.1
ESTADO DE SÃO PAULO
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE MUNICÍPIOS
1532 - 1899

Período	Nº de Vilas/ Municípios Criados	Total Agregado
1532 - 1799	29	29
1800 - 1849	19	48
1850 - 1859	22	70
1860 - 1869	11	81
1870 - 1899	80	161
1900 - 1909	—	161
1910 - 1929	84	245

Fonte: Gonçalves Ohtake, 1982: 23.

A progressiva ocupação do território foi dando extensão à rede urbana, enquanto no meio rural estendeu-se, junto com a cafeicultura, a agricultura mercantil diversificada que sempre acompanhou o café; e foram incorporadas ao sistema também áreas tradicionais de pecuária do norte e do oeste do estado. No meio urbano, um conjunto de novas atividades foi se estruturando e se desenvolvendo, dando base a esse desenvolvimento agrícola.

Em 1929, ano da grande crise de superprodução cafeeira, o sistema urbano paulista era constituído por 245 municípios – notável base de apoio para a indústria assumir a hegemonia no processo de acumulação (suporte à produção agrícola, mercado consumidor e reserva de força de trabalho).

***Articulação e ampliação da rede urbana
na metade Leste do território paulista***

Recapitulemos alguns pontos, para que a especificidade da urbanização articulada pelo complexo cafeeiro tenha nitidez:

(1) havia uma tradição paulista, anterior ao café, de fundar cidades como pilares para o desbravamento do sertão;

(2) as cidades criadas pelo complexo cafeeiro guardaram esta característica, mas ganharam um traço novo e distintivo: integraram-se num sistema articulado por fluxos econômicos de natureza nova, graças ao processo de acumulação que passou a integrar e dinamizar toda a rede;

(3) no relativo isolamento de toda a região ao sul do Rio de Janeiro até o século XIX, a cidade de São Paulo, apesar de relativamente pequena e sem uma atividade produtiva importante, de qualquer modo constituía um centro regional com destaque suficiente para nela ser instalada uma das duas Faculdades de Direito do país no final dos anos 20;

(4) apesar da política governamental após a Independência contar com a cidade de São Paulo como base para consolidar a ocupação do sul do país, o grau de intensificação do crescimento da Capital de São Paulo a partir dos anos 1870 só pode ser explicado pelo dinamismo que a economia paulista adquiriu através da produção e exportação de café.

A estruturação do complexo econômico cafeeiro foi liderada por cafeicultores que tinham fazendas a oeste da Capital, na região de Campinas e em torno, onde a terra era privilegiada para o cultivo do café e este se desenvolveu com um largo horizonte de terras desocupadas à frente; as grandes *ferrovias do café* – Paulista e Mogiana – surgiram aí, criadas por iniciativa desses fazendeiros. E, no período em que o café aí chegava, a conjuntura histórica mais ampla deu as condições para a superação da produção escravista por uma produção assalariada.

No vale do Paraíba, espremido entre o litoral e a serra, o café teve outro percurso: estendeu-se pelas terras dessa região dentro do regime escravista e foi buscar terras novas mais adiante; ao ser estruturado o complexo econômico cafeeiro, a vanguarda da cafeicultura já tinha saído do vale e adentrado o "oeste". Após um período de grande riqueza, o vale do Paraíba caiu em longa estagnação.

O berço do complexo econômico cafeeiro – a região de Campinas e em torno – foi aquela região de povoação muito antiga no estado de São Paulo, ocupada pelos primeiros avanços do povoamento para o interior. Rememorando, o núcleo de Jundiaí foi fundado em 1615 e, junto com Mogi das Cruzes e Itu, constituiu uma das pontas avançadas dos caminhos de penetração que mais tarde se desenvolveriam na direção de Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais; e, no século XVIII, uma outra diretriz de povoamento a partir de Jundiaí, para noroeste, levou à criação da freguesia de Campinas em 1774.

Essa região era atravessada por dois dos caminhos naturais de penetração e exploração do interior, crescentemente trafegados pelos fluxos de comércio e por frentes de povoamento após a descoberta das minas: o Caminho de Goiás e o caminho fluvial pelo rio Tietê (a que se articulava o rio Piracicaba) até o rio Paraná, via preferencial para a comunicação com as minas do oeste. Assim, na área que viria a ser o núcleo da estruturação e irradiação do complexo cafeeiro, cidades como Jundiaí, Campinas, Piracicaba, Itu, Porto Feliz e outras haviam tido origem e crescido graças a esse papel anterior de postos avançados nos caminhos de penetração para o interior e, depois, pelo renascimento agrícola voltado à exportação açucareira.

Vindo do vale do Paraíba, a cafeicultura alastrou-se pela região central e norte da província à procura de terras virgens e nessa expansão se estruturou e desenvolveu o complexo econômico cafeeiro; ferrovias foram criadas perseguindo as lavouras cafeeiras e a substituição do trabalho escravo pela relação do colonato abriu caminho para um mercado de trabalho e de consumo nas cidades e a multiplicação de atividades urbanas.

O mapa a seguir, elaborado por Monbeig com base no recenseamento imperial de 1872, mostra que nesse ano a metade Leste do estado já estava quase inteiramente ocupada. As ferrovias vieram consolidar e adensar o povoamento produzido por uma ocupação prévia, ramificando mais uma rede urbana já existente.

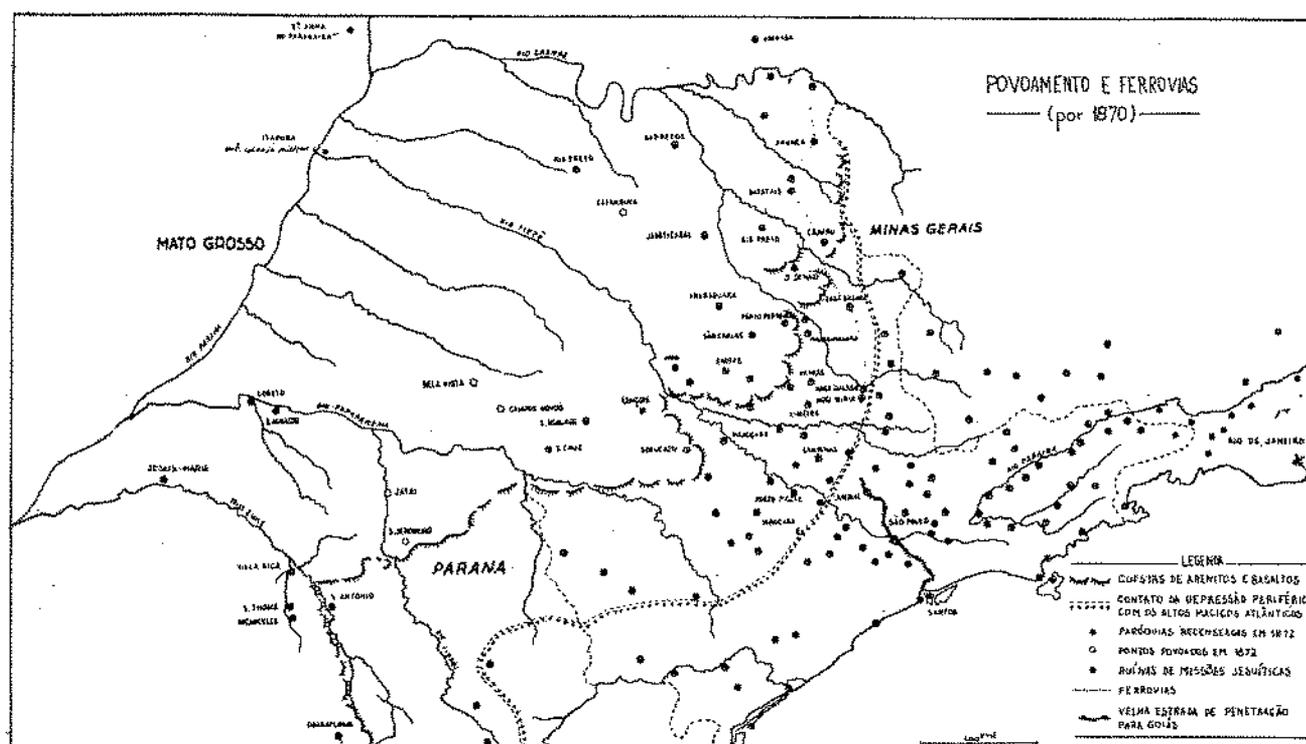
A expansão cafeeira acelerou-se entre 1876 e 1883 e a intensidade do plantio fez dobrar a capacidade produtiva da província de São Paulo: aos cerca de 135 mil hectares plantados existentes em 1875 foram acrescentados aproximadamente 150 mil hectares até 1883 ¹.

¹ As informações que se seguem sobre plantio do café, evolução dos preços e intervenção do Estado encontram-se em Cano, 1977: 42-45 e 55. É suficientemente conhecida a história do café em São Paulo;

Mapa 2.1

POVOAMENTO DO TERRITÓRIO PAULISTA EM 1872

(apud Monbeig, 1984: 26)



Os preços internacionais caíram a partir de 1882 mas ao tornarem-se favoráveis em 1886/87 estimularam novo plantio entre 1886 e 1896, o que fez triplicar o estoque anterior: foram incorporados mais 600 mil hectares à cafeicultura paulista. Deste modo, a contribuição de São Paulo para a produção brasileira de café alcançou 40% em 1885 e em 1900 sua participação já representava 60%. Em 1897 os preços caíram de novo, no início de uma crise que perdurou até cerca de 1910. Nesse período houve um crescimento mínimo no plantio, mesmo porque em 1902 foi criado um imposto que penalizava novas plantações, válido por cinco anos e depois prorrogado por mais cinco.

O desmembramento de novos municípios foi num crescendo acompanhando a força expansionista do café: 19 municípios foram criados nos anos 1870, outros 23 na década seguinte e mais 38 nos anos 1890. A crise do final do século interrompeu esse processo, que só foi retomado ao seu final, uma

uma bibliografia básica inclui Milliet, 1964; Monbeig, 1952; Matos, 1974; numa abordagem econômica, Furtado, 1976; Cano, 1977; Castro, 1975; sobre o café e a transição para o capitalismo, Cardoso de Mello, 1982; Silva, 1976.

década depois, quando houve nova expansão cafeeira no território – mas aí estimulada pela política de defesa da cafeicultura instaurada pelo acordo de Taubaté em 1906, que deu uma sobre-vida de mais vinte anos ao complexo econômico cafeeiro.

O recenseamento de 1872 informa que a população da província era de 837 354 habitantes, dentre os quais 12 583 estrangeiros ². Entre 1887 e 1900, período da alta do preço do café e de grande expansão da produção, entraram em São Paulo cerca de 863 mil imigrantes – numa média de 66 385 estrangeiros chegados por ano ou 5 532 por mês, conforme o cálculo de Monbeig (1952: 130) ³.

Camargo apresenta números ligeiramente superiores e discrimina a diminuta participação da migração nacional na formação da população paulista nesse período: de um total de 909 969 migrantes chegados entre 1887 e 1900, a quase totalidade (909 417) foi composta por estrangeiros (Camargo, 1952: v.II: 28).

É bem verdade que nem todos os imigrantes ficaram em São Paulo e que com a crise dos anos 1900 não só diminuiu o número de entradas mas aumentou o de saídas. De qualquer modo, a população paulista, graças ao café, cresceu para 1 384 753 habitantes em 1890 e para 2 282 279 em 1900.

Da política de imigração subsidiada fez parte a criação da Hospedaria dos Imigrantes em 1888. Face à crise do final do século o governo estadual viria a assumir integralmente esta tarefa, criando em 1905 a Agência Oficial de Colonização e Trabalho – "espécie de bolsa de mão-de-obra sob o controle do Estado", nas palavras de Monbeig (1952: 158).

Sediadas na cidade de São Paulo, essas instituições recebiam e hospedavam os imigrantes até que eles encontrassem destino, segundo a demanda dos empregadores. Desta forma, muitos desses estrangeiros acabaram permanecendo na Capital, preferindo arriscar a chance em uma atividade urbana ao invés de arriscar o futuro embrenhando-se interior afora em empregos rurais sobre os quais pesava ainda a tradição escravista dos cafeicultores, que sabidamente ofereciam duras condições de trabalho nas fazendas. Esta tendência manifesta-se claramente no período seguinte; é conhecida, por exemplo, a

² Dos estrangeiros, 50% eram portugueses, 29% alemães e 9% italianos (Monbeig, 1952: 135).

³ Dos imigrantes chegados de 1890 a 1899, 64% eram italianos, 12% espanhóis, 10% portugueses e 2% austríacos (Monbeig, 1952: 136).

participação da força de trabalho imigrante nas fábricas (e nas greves) da Capital, assim como na variedade do comércio que aí foi se desenvolvendo.

Antes de serem implantadas as ferrovias, a articulação entre a Capital e o interior, a comunicação entre as cidades e o escoamento da produção agrícola paulista eram feitas através de uma rede de estradas assim descrita por Adolpho Pinto (referindo-se a 1875):

“A estrada de rodagem mais importante, a grande espinha dorsal de todo o sistema de comunicações, era ainda, como sempre havia sido, a que partia de Santos, se dirigia à capital e daí seguia para noroeste, passando pelos ricos e muito prósperos municípios de Jundiaí, Campinas, Limeira, Rio Claro, São Carlos do Pinhal, Araraquara e Jaboticabal, com o desenvolvimento de 68 léguas do litoral a este último ponto.

Em Campinas bifurcava-se essa grande linha, projetando o importante ramo que daí seguia até o rio Grande, passando por Mogi-Mirim, Casa Branca e Franca, com a extensão de 53 léguas.

Na mesma localidade desprendia-se outra ramificação, que ia servir os municípios de Piracicaba e São Pedro e outros além, situados no Vale do Tietê, como Dois Córregos e Jaú. Ainda da mesma cidade partia um ramal para Amparo e Serra Negra. De Rio Claro partiam ramais, em direção a Belém do Descalvado e Santa Rita, de um lado, e Brotas, de outro lado.

O trecho principal da grande artéria, de Santos à Capital, medindo o comprimento de dez léguas e meia, era então a melhor estrada que possuía a Província e talvez a única que se pudesse considerar, senão de primeira ordem, ao menos em condições regulares.

Na mesma grande artéria entroncavam na altura da cidade de São Paulo – graças à sua situação geográfica e à circunstância de ser a capital da Província – várias outras grandes estradas que se estendiam pelas diversas regiões do vasto território paulista.

Uma destas era a estrada lançada para a banda do norte, passando por Atibaia, Bragança e rio Jaguari, em demanda do sul de Minas com o desenvolvimento de 21 léguas”. (Pinto, 1977: 261-262).

Além disso, a rede viária incluía também o Caminho do Rio, com 21 léguas até Bananal e a estrada na direção do Paraná, com 59 léguas até Faxina e o rio Itararé, ambas possuindo algumas ramificações para o interior e para o litoral. Conforme se vê, o sistema viário reproduzia os grandes eixos apontados por Caio Prado, que reiteradamente foram sendo percorridos e reciclados ao longo da história paulista. Foi seguindo por eles (com vários desvios buscando as porteiras das grandes fazendas) que seguiram as ferrovias neste primeiro período de sua expansão, em que rearticularam a rede urbana pré-existente e lhe acrescentaram extensão.

Café, ferrovia e sistema de cidades passaram a constituir um trinômio que se desenvolveu entrelaçadamente por décadas sucessivas: primeiro, produzindo um novo desenvolvimento nessa região anteriormente ocupada e, depois, desbravando áreas novas na direção do Oeste.

A necessidade de criar-se um sistema de transporte mais eficaz para o café começou a se mostrar já por volta de 1850. Nesta época Rio Claro constituía o último limite do cultivo rendoso do café: para mais além o custo do transporte absorveria parte excessiva do preço de venda. Além do custo, as tropas de mulas (geralmente de arrieiros independentes contratados) nem sempre eram suficientes para dar vazão à produção. As estradas até Santos correspondiam a trilhas com no máximo dois metros de largura, não transitáveis por veículos de rodas, e era necessário vadear córregos ou atravessá-los em barcos; cada mula carregando de 120 a 150 quilos, a tropa levava em média dez dias para chegar a Santos.

A manutenção das estradas era feita pelos escravos ou empregados das fazendas, sendo os materiais e a parte de engenharia pagos pela Província. Ao que parece, a maior parte dos recursos disponíveis pela administração pública eram dedicados à conservação da estrada que atravessava a serra na direção do porto – a qual, conforme Adolpho Pinto, era de fato a única em estado regular.

Quando a companhia inglesa que construía a E. F. Santos - Jundiaí não se interessou em estendê-la até Campinas, um grupo de fazendeiros da região mobilizou-se para isto, com o apoio da Presidência da Província: constituiu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e assumiu o encargo ⁴. Em 1872 a estrada chegou a Campinas. Em 1876, passando por Limeira, Cordeiro (atual Cordeirópolis) e Santa Gertrudes, chegou a Rio Claro, que ficou ponta-de-trilho até 1884. Estendeu-se depois para leste, competindo com a Mogiana: da estação de Cordeiro até a margem do rio Mogi-Guaçu, passando por Araras e Leme (1877), Piraçununga (1878) e Porto Ferreira (1880), onde se bifurcou para Descalvado e Santa Rita.

Criada para dar sequência à E. F. Santos - Jundiaí, a Companhia Paulista teve sua linha traçada seguindo os interesses dos fazendeiros seus incorporadores. Ao vê-la chegar em Campinas, outros fazendeiros se interessaram em dar-lhe continuidade, mobilizando-se para estender os trilhos na

⁴ Relatos pormenorizados da constituição das ferrovias e de sua relação com o café são encontrados em Matos, 1974; Saes, 1981 e Monbeig, 1952; sobre a constituição da Companhia Paulista ver Debes, 1968.

direção de suas propriedades. Assim surgiram as Companhias Ituana, Bragantina, Mogiana e a de Rio Claro, e assim também se estendeu a Sorocabana. Os contratos eram feitos com a administração da Província, garantindo-se o domínio da companhia ferroviária criada sobre uma certa zona (Matos, 1974).

A Mogiana e a Paulista foram construídas exclusivamente por causa do café, assim como outras pequenas, surgidas principalmente na década de 1880⁵; os inúmeros pequenos ramais que se multiplicaram nesse período são muito apropriadamente chamados por Matos de "estradas cata-café".

A Sorocabana, porém, não nasceu como estrada do café – foi criada em 1870 por um grande plantador de algodão de Sorocaba para dar vazão à produção algodoeira que se desenvolveu nos anos 60 e 70 (Canabrava, 1951). A linha São Paulo - Sorocaba foi inaugurada em 1875 e apenas em 1889 atingiu Botucatu. Em 1892, fundiu-se com a Companhia Ituana, que tinha uma linha entre Jundiá e Piracicaba e controlava o transporte fluvial no rio Piracicaba, articulado a uma pequena linha até São Manoel. Na década de 1890 a Sorocabana estendeu um braço até Agudos e outro até Avaré, a partir de onde estender-se-ia a chamada Alta Sorocabana. Foi nessa década que também a Sorocabana passou a ter no café a sua principal fonte de receita.

As duas grandes ferrovias do café – Paulista e Mogiana – estenderam-se paralelamente na região de Campinas: com exceção do ramal que liga Casa Branca (na Mogiana) a Piraçununga (na Paulista), as duas estradas só iriam se encontrar na altura de Ribeirão Preto. Com isso o sistema urbano se estruturou nesta região segundo este duplo eixo, que definiu dois setores na rede urbana regional sob a centralidade de Campinas, correspondendo às zonas de influência de cada uma das ferrovias.

Até o final do século a Companhia Mogiana havia já estabelecido praticamente toda a sua rede: disputara palmo a palmo com a Companhia Paulista as zonas de influência nessa região tão rica do estado e estendera seus trilhos para Minas. Tendo conquistado a zona de influência em Ribeirão Preto, a Mogiana detinha o transporte nas áreas de maior e melhor produção de café do estado.

⁵ As inúmeras companhias ferroviárias pequenas, surgidas no século passado e mesmo neste, em geral tiveram vida curta, tendo sido incorporadas à rede das grandes companhias (Matos, 1974: 81-84). A exposição sobre a rede ferroviária baseia-se neste autor e em Pinto, 1977.

A Companhia Paulista desenvolvera sua rede balizada à esquerda pelo rio Tietê e à direita pela Mogiana, que passara à sua frente num período em que seu desenvolvimento ficara travado pela Companhia Rio Claro. Ao terminar o século, a Paulista estabelecera um tronco básico no sentido norte/noroeste (que incluía a linha da Companhia Rio Claro, comprada em 1892), a partir do qual se desmembrariam ramais no sentido oeste, dos quais o mais importante seria o que a partir de Jaú mais adiante daria origem à chamada Alta Paulista (ver o mapa de expansão das ferrovias apresentado mais adiante).

Até o final do século, a rede de estradas de ferro que adentrava o território paulista era constituída basicamente pela Mogiana, pela Paulista e pela Sorocabana, todas tributárias da São Paulo Railway no trecho de Jundiá a Santos. Além destas havia também a E. F. São Paulo - Rio de Janeiro, cujo último trecho (de São Paulo a Cachoeira) fora inaugurado em 1875.

Deste modo, na virada do século, a fronteira a Oeste alcançada pelos trilhos das estradas de ferro no território paulista tinha seus pontos mais avançados em Jaboticabal, Ribeirão Bonito e Jaú na Paulista, e Agudos e Avaré na Sorocabana.

A Companhia Paulista foi constituída com capitais levantados na província por meio de ações e pouco recorreu a operações de crédito. Seu imenso desenvolvimento baseou-se principalmente nos capitais acumulados pelos grandes fazendeiros, que costumavam lançar-se também em empreendimentos urbanos ⁶.

A ação desses grandes proprietários ilustra a análise feita por Cano acerca do papel das ferrovias no complexo cafeeiro: "transferiram sensíveis economias externas e diminuíram os custos aos cafeicultores" e, ainda, cumpriram mais dois papéis:

"um por se tornar uma nova e rentável oportunidade de inversão a parcelas do excedente gerado pelo complexo cafeeiro, tornando-se *destino* para parte desses capitais; outro, refere-se à sua lucratividade relativamente alta, que lhe confere o caráter de *origem* de novos capitais que permitem uma nova ampliação do excedente do complexo" (Cano, 1977: 52-53, grifo do autor).

⁶ Vinte e dois fazendeiros desse grupo tinham lavouras na região de Rio Claro. Dean (1977) relata o trajeto de três desses grandes proprietários: o Barão de Piracicaba, o Visconde de Rio Claro e o Senador Nicolau Vergueiro – três exemplos de agentes do complexo cafeeiro que transmutavam o capital cafeeiro em capital comercial, bancário e industrial.

Esta região, onde se deu a estruturação original do complexo cafeeiro mostra também o último efeito positivo da ferrovia apontado por Cano:

"Como as ferrovias requerem um grande aparato em termos de construção e reparos mecânicos, é fácil compreender sua importância, nos primórdios de nossa industrialização, quando instalaram importantes oficinas de reparo, construção e montagem, promovendo, inclusive, treinamento e habilitação de mão-de-obra" (Cano, 1977: 53) ⁷.

Em sua pesquisa sobre a industrialização de São Paulo, Warren Dean afirma que em 1896 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro era o maior empregador industrial de São Paulo e que suas oficinas de reparos de vagões empregavam 703 pessoas (Dean, s.d.: 44). A ferrovia não só exerceu importante estímulo ao desenvolvimento urbano nesse período, criando em diversas cidades um precoce proletariado industrial, como também deu origem a uma atividade industrial em alguns pontos dessa particular região do interior paulista.

Esta poderosa fonte de emprego urbano certamente contribuiu para que se desenvolvesse o mercado nessas cidades, somando-se à demanda proveniente dos trabalhadores agrícolas dos arredores (colonos, arrendatários ou pequenos produtores independentes). À medida que as terras se esgotavam e a produção cafeeira declinava, o café seguia em frente e a tendência era partirem-se as grandes fazendas em propriedades menores ou serem arrendadas parte de suas terras a pequenos produtores; com isto, desenvolvia-se uma agricultura mercantil diversificada.

O avanço do café se alicerçou na expansão da rede ferroviária que, ao acompanhá-lo, foi rearticulando e ampliando a rede urbana na porção central e norte do estado de São Paulo, vasta região capitaneada pelas cidades de Campinas e Ribeirão Preto. O sistema de relações que se estabeleceu aí foi dando origem a uma hierarquia funcional urbana que, com alguma mudança, subsiste até hoje.

Num estudo sobre a influência regional de Campinas, Keller (1969) verificou serem as relações desta cidade com a zona da Mogiana mais intensas do que com a zona da Paulista. Explica a diferença pelo fato de à época da instalação das ferrovias o volume da produção e a qualidade dos cafés mogianos

⁷ Segundo informação obtida na FEPASA, a oficina da Companhia Paulista instalada em Rio Claro (em 1892) especializou-se em carros (carga) e vagões (passageiros), enquanto que a instalada em Jundiaí especializou-se em locomotivas.

serem superiores ao das outras regiões produtoras do estado, o que provocou a formação de estreitos laços econômicos entre essa área e o centro regional, a partir das transações feitas com os representantes das casas comissárias de Santos instalados em Campinas.

Tais laços desenvolveram-se de modo geral com os comerciantes desta cidade e se acentuaram quando Campinas passou a produzir e fornecer máquinas agrícolas para o café:

"essa intensidade de relações estabelecidas entre a zona Mogiana e Campinas que até hoje se observa, reflete condições históricas e econômicas que embora superadas, deixaram hábitos e tradições que se mantêm na vida atual de relações" (Keller, 1969: 10).

A relação diversa que se estabeleceu entre cada uma dessas duas zonas e Campinas foi influenciada também pelo próprio funcionamento das ferrovias:

"Enquanto a Companhia Paulista fazia a ligação direta de sua zona com São Paulo mediante grande número de trens diários, rápidos e confortáveis em via eletrificada após 1922, a Companhia Mogiana tinha seu ponto de partida na cidade de Campinas com trens muito menos frequentes e de menor velocidade. Para as ligações de sua zona com São Paulo impunha-se a baldeação em Campinas" (Keller, 1969: 10).

O tamanho e centralidade mais reduzidos e o menor crescimento industrial dos núcleos urbanos da zona da Mogiana em relação aos da Paulista é explicada por Keller pela maior penetração da influência de Campinas na primeira. A estrutura da rede urbana nessa região do estado e sua hierarquização funcional foram basicamente definidos por esses dois grandes eixos ferroviários e pelo sistema de relações que a partir deles se estabeleceu.

Tal estruturação foi tão forte a ponto de ser claramente reconhecida na Região Funcional de Campinas identificada pela Fundação IBGE (1972), em que a área de influência de Campinas alcançava Guaxupé, Poços de Caldas e outras cidades mineiras, relação originada nos laços que as ligaram a este centro regional paulista à época em que a Mogiana adentrou o estado vizinho no contexto do desenvolvimento do complexo cafeeiro.

Verificando-se a data de criação dos municípios cujas cidades constituem os centros intermediários dessa região, vê-se que sua origem data desse período de estruturação do complexo cafeeiro, ou mesmo da expansão cafeeira anterior à estruturação do complexo, ao lado de outros que nasceram no

período açucareiro ou foram criados por aquelas primeiras frentes de povoamento referidas no capítulo anterior (Gonçalves Ohtake, 1982: 118).

Todos os centros, sem exceção, articularam-se diretamente à rede ferroviária – quer na Mogiana, quer na Paulista – sendo que boa parte deles, além disso, foi ponto de entroncamento de ramais. O sistema ferroviário recobriu o sistema viário e a rede urbana pré-existentes, agilizando e intensificando ligações, e a partir daí estendeu a rede e o circuito de relações, que ultrapassaram inclusive as fronteiras do território paulista.

Os municípios de criação mais recente, nascidos no período industrial, desmembraram-se daqueles primeiros e permaneceram em geral subordinados à liderança funcional daquelas cidades que, por sua participação no complexo cafeeiro, conquistaram algum grau de centralidade – local, sub-regional ou regional.

Fenômeno assemelhado é encontrado na larga região liderada por Ribeirão Preto. Os centros sub-regionais aí formados distinguem-se tanto pela sua formação histórica original, situados em circuitos distintos do comércio interregional, como por terem sido alcançadas por ferrovias diferentes, que os articularam às suas respectivas zonas de influência. É o caso de Franca e Barretos, um na Mogiana e outro na Paulista, e também de outro modo o de Araraquara, de onde partiu a estrada-de-ferro Araraquarense abrindo caminho para o oeste.

Isto definiu para a região de Ribeirão Preto um quadro absolutamente diverso do de Campinas (onde o centro regional domina sobranceiro todos os demais) e único no estado de São Paulo: uma região caracterizada por vários centros sub-regionais com centralidade muito forte, que dividem com o centro regional a liderança sobre sua área de influência (Gonçalves Ohtake e Sales, 1983; Caiado, 1993).

A abertura da rodovia Anhanguera em 1948, sobrepondo-se a uma estrada previamente existente aberta na década de 20, veio trazer nova influência à estrutura regional definida pelo complexo cafeeiro, reunindo em um único eixo rodoviário a circulação antes dupla ferroviária. Reforçou o eixo da Paulista em detrimento do da Mogiana, consolidando a direção dos novos fluxos do desenvolvimento: ligando a Capital e Santos com o norte do estado em direção a Goiás e ao centro do país e, a seguir, pela articulação com a rodovia Washington

Luiz, com o oeste paulista e a região oeste do Brasil – refazendo e reciclando mais uma vez os antigos eixos de tráfego e de desenvolvimento urbano, não só no interior do estado mas para o exterior deste, em direção ao interior do país.

Ocupação e urbanização da metade Oeste do estado de São Paulo

Na passagem de século a cafeicultura deparou-se com uma crise de superprodução. A alta dos preços internacionais entre 1886 e 1896 provocou uma febre expansionista do café e, ao serem encontradas as férteis terras roxas de Ribeirão Preto, o crescimento da produção ultrapassou em muito a possibilidade de absorção pelo mercado, apesar deste estar em expansão. Basta dizer que na safra de 1906-1907 São Paulo produziu 15,4 milhões de sacas de café, para um consumo mundial de 16 milhões de sacas (Castro, 1975, v. II: 56).

Os preços caíram aos níveis do início dos anos 1880, mas a organização da produção cafeeira, o volume de capital investido, os compromissos que interrelacionavam agora diversos setores no complexo cafeeiro (consequentemente, a estrutura social e econômica do estado) eram, no início deste século, muito diversos de há vinte anos atrás. São Paulo se especializara na produção de café e este era o nexos articulador de todo o sistema econômico, social e político do estado; uma crise na cafeicultura corresponderia a uma crise generalizada de todo o sistema (Furtado, 1976). A solução encontrada foi a implantação de uma política de sustentação da produção cafeeira.

"A política migratória, a captação de empréstimos externos, e o manejo do câmbio eram áreas em que os interesses do café e a orientação governamental praticamente se confundiam. Também fortes eram as vinculações do café, através de seus elos terciários, com certos grupos financeiros internacionais. Nestas circunstâncias, o variado conjunto de interesses que comandava o setor agrário poria em prática as audaciosas medidas que integravam a política de "defesa do café". (...) A política de defesa e suas implicações marcavam o ingresso numa fase muito peculiar de nossa formação econômica: a "sobrevida" do ciclo cafeeiro. (...) A mais relevante, talvez, de suas implicações passava, no entanto, despercebida: a crise cafeeira fora detida num nível que permitia e mesmo propiciava reações tendentes à *diversificação da economia centro-sulista* - o que atingiria em cheio a emergente divisão regional do trabalho. Numa palavra: estava aberto o caminho para profundas transformações na estrutura setorial-espacial da economia" (Castro, 1975, v. II: 63 e 65).

Este efeito foi possível graças, principalmente, à forma como se organizava no território a produção cafeeira. A implantação de uma política geral de sustentação de preços, para uma produção que nas três faixas tinha produtividade e custos de produção diversos, possibilitou que mesmo *dentro* da crise continuasse o processo de acumulação: se a política de valorização apenas permitia a sobrevivência do café nas zonas antigas (onde a produtividade dos cafezais era decadente), nas zonas pioneiras (onde a produtividade era muito alta) o mesmo preço fomentava grandes lucros.

Assim, a política de sustentação da cafeicultura garantiu a continuidade do processo de acumulação, ao mesmo tempo em que era estimulada a busca de novas alternativas e a diversificação dos investimentos, frequentemente canalizados para setores urbanos: seja porque era proibida a expansão do plantio, seja porque outras atividades haviam se tornado atrativas para investimentos (Castro, 1975 e Cano, 1977).

Deste modo é que se tornou possível continuar o avanço do café pelo território paulista neste século. Foi a estruturação do complexo cafeeiro, solidamente enraizado na sociedade paulista, que levou à formulação e implantação da política de defesa da cafeicultura. E a implantação desta não só permitiu que o complexo cafeeiro continuasse organizando a divisão social do trabalho em São Paulo, mas também abriu caminho para a sua gradual transformação, conforme avançou sua expansão para o Oeste.

Face à crise, a marcha da ocupação do território pelo café estacionou temporariamente, até que os agentes do complexo cafeeiro tivessem tempo de se rearticular para enfrentar a crise, o que ocorreu através da implantação de medidas sucessivas de sustentação da economia cafeeira, a partir do Convênio de Taubaté em 1906⁸.

Entre 1900 e 1909 nenhum município novo foi criado. Entretanto, as ferrovias avançaram por sobre o território já ocupado: alcançaram áreas onde se desenvolvia a pecuária e também os núcleos urbanos situados nos limites da frente pioneira do café. Ficaram, a partir daí, em condições de liderar a marcha da ocupação, ao invés de acompanhá-la como vinham fazendo até então.

⁸ Este convênio, firmado entre o Governo Federal e os estados produtores, definiu medidas de restrição à expansão do plantio e medidas para equilibrar o mercado: o Governo, financiado por empréstimo estrangeiro, interviria no mercado comprando os excedentes; o serviço desses empréstimos seria coberto por um novo imposto cobrado em ouro (Furtado, 1976: 179).

A alta dos preços em 1910, que perdurou até 1913, novamente estimulou o plantio de café. E novas intervenções do governo – o central em 1917, em 1921 e nos anos seguintes, e o estadual principalmente a partir de 1926 – de novo estimularam o plantio, cujo aumento maior ocorreu principalmente em 1919, em 1922-23 e depois entre 1926 e 1930, quando houve intensa especulação de terras no Oeste Pioneiro, dada a garantia de lucros propiciada pela política implantada em São Paulo pelo Instituto do Café⁹.

Desta forma, o segundo grande passo da ocupação do território articulada pelo complexo cafeeiro adentrou o Oeste conduzido pelas ferrovias, ainda com base no café (principal fonte de riqueza, cujo desenvolvimento era agora garantido pelo Estado) mas não mais exclusivamente.

Circunstâncias particulares articularam-se ao contexto histórico mais geral deste momento, favorecendo o desenvolvimento deste complexo econômico no sentido da sua abertura a novas formas de produção, originando a tendência a reintegrar-se de novo modo a economia paulista.

À medida que as ferrovias avançaram para o Oeste nem todas as terras mostraram-se adequadas à cafeicultura, ao mesmo tempo que a rede urbana formada na esteira do café ampliava crescentemente o mercado de consumo para produtos agrícolas e pecuários. E a eclosão da I Guerra Mundial abriu subitamente uma frente adicional de demanda para produtos agropecuários. Intensificou-se então o uso do solo agrário neste passo da ocupação: as terras baixas eram aproveitadas para a pecuária e as terras adequadas, para o café; desenvolveram-se outras lavouras, quer como meio de formação de cafezais ou de pastagens, quer como objetivo em si mesmas (Monbeig, 1952).

Neste passo, o tráfego de mercadorias nas ferrovias também se diversificou¹⁰. E, à medida que se estendia sua rede no território, elas passaram

⁹ O Instituto do Café foi criado em 1924 para fazer face à transferência da política de defesa permanente para os Estados, mas começou a funcionar efetivamente a partir de 1926: financiava os cafeicultores fazendo-lhes um adiantamento de 60 mil réis por saca, além de garantir a manutenção do preço de venda. “O adiantamento significava quase o dobro do custo de produção da zona antiga, e quase três vezes o da zona nova, já computados juros sobre o capital investido e depreciação” (Leon Regray, *O café no Brasil em 1934*, citado em Silva, 1976a: 94-95). A relação entre a política do Instituto do Café e a intensa especulação de terras entre os anos de 1927 e 1929 é apontada pela autora.

¹⁰ Num estudo sobre a Paulista, Mogiana e Sorocabana, Saes (1981) verificou que a partir de 1918 a proporção de café sobre o total de mercadorias transportadas reduziu-se à metade, tendo aumentado o transporte de algodão, animais, materiais de construção, gêneros alimentícios (cereais), frutas, carnes congeladas etc (ver especialmente o capítulo II: O fluxo de transportes das estradas de ferro e o desenvolvimento da economia paulista).

a constituir um importante meio para o desenvolvimento da divisão interregional do trabalho – não só dentro dos limites de São Paulo, mas também entre este e as regiões vizinhas.

Deste modo foi retomada a expansão da rede de municípios a partir de 1910, que tomou forte impulso na década de 20, quando foram criados 53 novos municípios, aumentando em mais de um quarto o número que compunha a rede pré-existente. Entre 1907 e 1930 a área plantada de café mais do que duplicou, passando de cerca de 900 mil hectares para cerca de 2,3 milhões de hectares. Ao mesmo tempo, a expansão dos demais segmentos da agricultura paulista incorporou outros 2 milhões de hectares à exploração agrária no estado entre 1900 e 1930. (Cano, 1977).

Na virada do século, produzia-se café ainda no Vale do Paraíba, mas com rendimento decrescente. Na porção central do estado, as terras de Campinas começavam a mostrar sinais de cansaço, enquanto na zona da Mogiana (nos contrafortes da Mantiqueira) e na da Paulista (acima de Campinas) a produção era crescente. Os maiores centros produtores de café – segundo Monbeig (1952), os responsáveis pela superprodução de 1900-1905 graças aos solos favoráveis e à juventude da terra – eram municípios situados nos dois maciços separados pelo vale do rio Mogi-Guaçu (o de Ribeirão Preto e o de Araraquara), onde havia cerca de 210 milhões de cafeeiros plantados.

O café principiava a se estender para o oeste, adiante de Jaboticabal, e começava a entrar em São José do Rio Preto. A região em torno de Brotas e Jaú configurava uma outra área em que avançavam as lavouras cafeeiras; outra ainda em torno de Botucatu, São Manoel e Lençóis, onde muitos cafeicultores eram originários de zonas de café decadentes do Rio de Janeiro ou do Vale do Paraíba paulista (Matos, 1974). Daí o café se estendia para Bauru, e também para Avaré, Pirajú e Salto Grande, no velho caminho de penetração dos mineiros.

A partir desta época, o movimento de expansão da rede ferroviária foi de alcançar os municípios que já estavam produzindo café, ultrapassá-los e avançar para o Oeste, penetrando em áreas despovoadas e puxando a ocupação. Conforme avançou nessa região, a frente pioneira acabou por integrar-se àquela ocupação inicial, começada incipientemente no século passado, e incorporar as áreas em que já se desenvolvia a pecuária ¹¹.

¹¹ Para evitar excessivas notas de referência, indicamos as obras que informam a exposição que vem a seguir, sobre o desenvolvimento da rede ferroviária: Matos, 1974; Debes, na Introdução à obra de Pinto, 1977; Saes,

Ao se estender a rede ferroviária para além dos limites do estado foi ampliado o alcance desses meios de circulação material, pelo estabelecimento de relações entre a capital de São Paulo e todos os estados vizinhos. Nestes, as linhas paulistas entraram em conexão com as estradas de ferro aí instaladas, o que estabeleceu um novo patamar nas trocas interregionais e, portanto, na divisão nacional do trabalho.

Em 1875 se estabeleceu a ligação ferroviária entre São Paulo e Rio de Janeiro. Até o final do século a Mogiana implantou praticamente toda a sua rede. Penetrou em Minas, incorporando à sua zona de influência os municípios de Pouso Alegre, Poços de Caldas, Guaxupé e Uberaba. A leste articulou-se com a rede ferroviária do sul de Minas e, ao norte, a partir da linha Uberaba-Araguari veio a articular-se com a E. F. de Goiás (depois E. F. Centro-Oeste) em 1911. Desta maneira, desde o século passado São Paulo estabeleceu contato direto, pela Mogiana, com o mercado de produtos agropecuários do Triângulo Mineiro e, de modo mais amplo, com Goiás e Minas Gerais – o que foi consolidado e ampliado nas primeiras décadas deste século.

A Companhia Paulista demorou a estender seus trilhos para o Oeste e foi a última ferrovia a alcançar a margem do rio Paraná. Até 1910, consolidou seu alcance na região do café: estendeu sua linha de Jaú até Agudos (1903), Piratininga (fundada pela própria Companhia Paulista em 1905) e Bauru (1910), onde terminava a Sorocabana e começava a Noroeste.

Além disso, fazendo uso de uma prática que já experimentara outras vezes – de ceder a concessão da linha para uma pequena companhia que lhe ficava tributária – a Companhia Paulista cedeu à Companhia Douradense a concessão para Boa Esperança, Bariri e Ibitinga, o que carregou para ela o café da fértil região acima de Jaú.

Antes de 1910 também estendeu a linha-tronco de Jaboticabal para Bebedouro e Barretos, adentrando a área em que dominava a pecuária¹². Também aí usou do expediente de ceder a concessão da linha para a Companhia São Paulo - Goiás, que na década seguinte a estendeu pela região de invernadas adiante de Barretos, alcançando Olímpia e Nova Granada (o plano dessa

1981; e também a Carta Geral do estado de São Paulo de 1941, organizada pelo Instituto Geográfico e Geológico, que mostra o traçado das linhas especificando a qual companhia pertenciam. A exposição pode ser acompanhada no mapa da expansão ferroviária no Estado de São Paulo, apresentado a seguir.

¹² Foi Antonio Prado, um dos diretores e acionistas da Companhia Paulista, quem fundou o Frigorífico de Barretos em 1913, frigorífico pioneiro no Brasil (Mamigonian, 1976: 87).

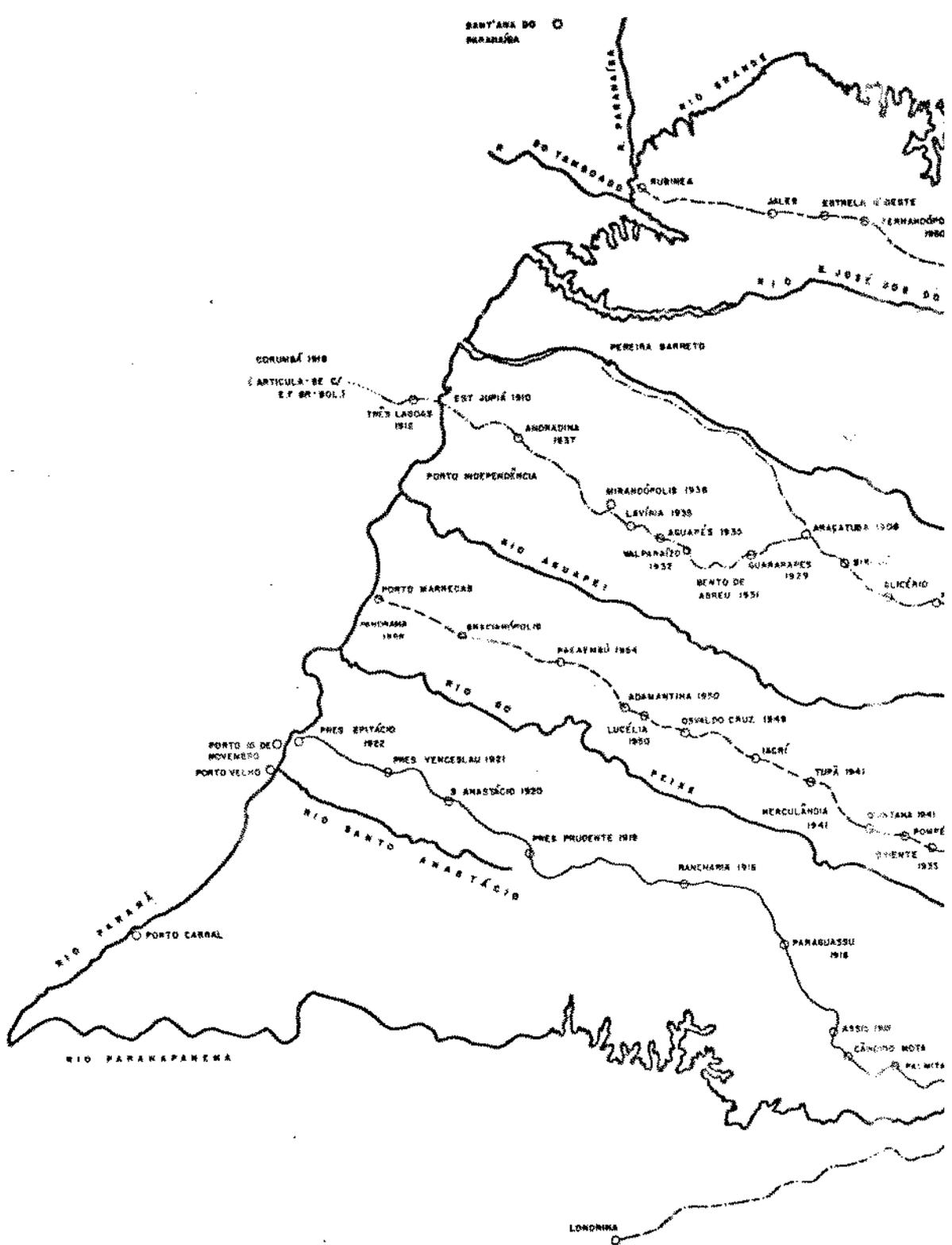
companhia, segundo A. Pinto, era chegar até a fronteira de Minas, o que não aconteceu). Depois disso, somente na década de 20 a Companhia Paulista retomaria a expansão de seus trilhos.

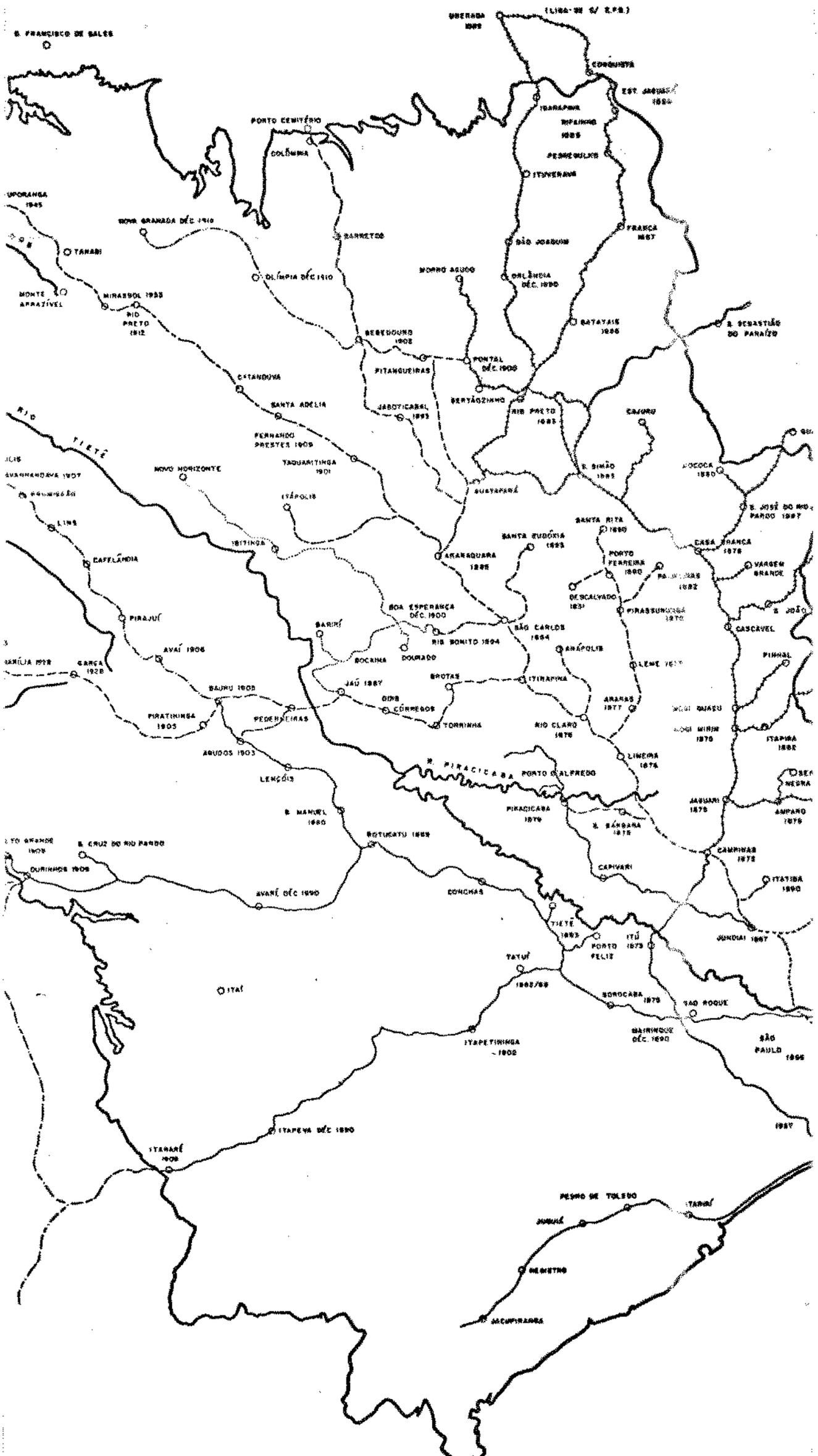
A Sorocabana em 1905 estendeu um pequeno trecho da sua linha de Agudos a Bauru. Mas seu grande avanço, até 1910, foi em duas outras direções: em 1909 chegou em Ourinhos e Salto Grande, no Paranapanema (onde já se desenvolvia o café) e no mesmo ano chegou em Itararé, "zona mais de invernadas do que propriamente de atividades agrícolas" (Matos, 1974: 92), na divisa com o Paraná, onde veio a se conectar com um sistema de articulações ferroviárias que ligou São Paulo aos estados do sul.

Vale lembrar que essa região do país se desenvolveu dirigida ao abastecimento do mercado interno e que de lá São Paulo consumia, entre outros produtos, couro, fumo, carvão, lã, alguns cereais, cebola, manteiga e principalmente banha, além do vinho depois de 1929 (Cano, 1977: 110-11). De Ourinhos também veio a se estender um braço para esse sistema, e outro o articulou a Londrina pela E. F. São Paulo - Paraná, quando a frente pioneira avançou por esse estado no final dos anos 20.

Se, como diz Monbeig, o desenvolvimento da rede ferroviária não seguia um plano pré-determinado mas ocorria ao sabor dos interesses da cafeicultura (Monbeig, 1952: 157), algo claramente novo aconteceu no início deste século: foram criadas duas novas companhias ferroviárias, com o objetivo *explícito* de adentrar os estados vizinhos: a Araraquarense e a Noroeste.

A Araraquarense (E. F. de Araraquara) de fato foi construída em 1896 mas só em 1901 inaugurou o seu primeiro trecho, até Taquaritinga. Partindo de Araraquara, pretendia percorrer um traçado aproximado ao proposto anteriormente no projeto Pimenta Bueno: Taquaritinga, Rio Preto, São Francisco de Sales (em Minas), Jataí (em Goiás) e Corumbá (em Mato Grosso). No entanto, seu destino foi outro: chegou em Rio Preto em 1912, onde ficou estacionada por muitos anos devido a sucessivas dificuldades financeiras. Acabou sendo desapropriada pelo governo do estado em 1919 e somente nos anos 30 foi que estendeu sua linha novamente, mas seguindo um outro traçado: fazendo a ligação entre Rio Preto e Porto Taboado (atual Porto Presidente Vargas) – reproduzindo a velha rota do gado –, ligação esta que se completou somente em 1952.





(Linha de V. E.P.B.)

S. FRANCISCO DE SALES

UBERABA 1895

CONQUETA

EST. JARDIM 1884

PORTO CEMITÁRIO

DOLMENA

BARALHA

IRAPUINGA 1885

PEREQUILIBO

ITAPERANA

FRANCA 1867

SÃO JOSE DO RIO

MONTE AGUDO

OLÍMPIA DÉC. 1890

UPORANGA 1845

NOVA GRANADA DÉC. 1910

BARRETOS

TANARÁ

MIRASSOL 1838

RIO PRETO 1812

OLÍMPIA DÉC. 1910

BEBEDOUR 1902

PITANGUEIRAS

PONTAL DÉC. 1900

BATATAIS 1888

S. SEBASTIÃO DO PARAÍSO

CATANDUVA

SANTA ADÉLIA

JARDICABAL 1893

BERTÃOZINHO

RIO PRETO 1882

CAJURU

RIO TIETÊ

NOVO HORIZONTE

FERNANDO PRESTES 1905

YAGUARITINGA 1901

GUATAPARÁ

S. SIMÃO 1842

POCOA 1880

JOSÉ AVANHANDAVA 1907

ITÁPOLIS

SANTA RITA 1880

SANTA RITA 1880

S. JOSÉ DO RIO PARDO 1897

CAVELÂNDIA

IBITINGA

ARARAQUARA 1888

SANTA EUDÓCIA 1883

PORTO FERREIRA 1880

CASA BRANCA 1878

VARSEM BRANCO

PIRAJUÍ

AVAI 1906

BARÃO

BOA ESPERANÇA DÉC. 1900

SÃO CARLOS 1884

DESCALVADO 1831

PIRASSUNUNGA 1870

CASA BRANCA 1878

S. JOSÉ

SAÍLIA 1928

CAJURU 1900

BOCIMA

DOURADO

RIO BONITO 1894

ARAPOLIS

LEME 1817

PIRASSUNUNGA 1870

GASCAVEL

PIRATININGA 1805

PESEQUEIRAS

JAU 1887

BOCA DO CORREIO

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ARUNDOS 1903

LENÇÓIS

S. MANUEL 1880

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

TO GRANDE 1907

S. CRUZ DO RIO PARDO

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

DURINHO 1905

AVAI DÉC. 1900

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAI

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA DÉC. 1890

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ITAPERANA 1908

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

BOCIMA

ESTADO DE SÃO PAULO

EVOLUÇÃO DO TRAÇADO DAS FERROVIAS

COM DATA DE INAUGURAÇÃO DAS ESTAÇÕES

ESCALA 1:2 000 000

1900



POÇOS DE CALDEAS
1896

DA NOVA VISTA

SÃO PAULO RAILWAY - - - - -
E.F. NOROESTE DO BRASIL - - - - -
CIA PAULISTA DE E.F. - - - - -
E.F. SOROCANA - - - - -
E.F. ARARAQUARENSE - - - - -
E.F. DOURADENSE - - - - -
E.F. MOBIANA - - - - -
E.F. CENTRAL DO BRASIL - - - - -
E.F. SÃO PAULO-SOIAS - - - - -
E.F. SÃO PAULO-MINAS - - - - -
V.F.R.S.C. - - - - -

POUSO ALEGRE

(ARTICULAÇÃO DE C/ E.F. DE SAPUCAÍ)

SOCORRO
NA
1893

ARARAÇA
1894
PIRACABA DEC 1870
ATIBAIA 1884

JACAREÍ

MOGI DAS CRUZES

S. ANDRÉ

PARANAPUÃ

CUBATÃO

SANTOS

PRETEND

RIO DE JANEIRO
1875

JARATINGUÉ

INDAIA

CASAPUA

A Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil surgiu em 1904, organizada como empresa privada pelo Banco União de São Paulo. O traçado da sua linha, porém, já vinha sendo objeto de discussão há mais de uma década. Já em 1890, o Governo Provisório da República cogitava de implantar "um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União à Capital Federal", entre cujos objetivos constava o de "abrir as riquíssimas zonas de Goiás e Mato Grosso ao comércio e à indústria, trazendo-as ao convívio do progresso e alargando o campo da fecunda imigração que traz rápido e eficaz consenso à grandeza nacional" (decreto 862, de 16/10/1890, citado em Debes, 1977: XIV)¹³.

O traçado finalmente adotado para a Noroeste fixou como ponto de partida para a nova ferrovia a cidade de Bauru. É importante notar que a construção da E. F. Noroeste do Brasil trouxe para *dentro* de São Paulo, e em direção à sua Capital, a rota de comércio para Mato Grosso e Goiás que antes se fazia *fora* do estado – dirigida a Minas, centro anterior da riqueza – e à qual São Paulo se ligava apenas como um braço secundário.

Avançando por zona despovoada, a Noroeste enfrentou toda sorte de dificuldades (insalubridade, desconhecimento da região, ataques dos índios Coroados), mas avançou com rapidez. Em 1907 construía-se a estação de Avandava e em 1908 a de Araçatuba. Até aí a estrada fora pelo espigão. Depois de Araçatuba desviou-se para o vale, seguindo colada ao Tietê e atravessando pântanos e regiões insalubres, o que vitimou grande número de operários e dificultou muito o final da sua construção. Apesar de tudo, chegou a Itapura, local da velha colônia militar no cruzamento dos rios Tietê e Paraná, em 1910.

Este ponto, apesar de previamente escolhido, mostrou-se inconveniente para a travessia do rio Paraná, o que fez necessário atravessá-lo mais abaixo, em Jupia, para onde se estendeu a linha no mesmo ano. Em 1914 foi concluída a ligação com Campo Grande e Corumbá e na década de 20 a travessia por balsas foi substituída por uma ponte. As condições de insalubridade do vale onde fora construída a Noroeste não só dificultavam a manutenção da estrada como

¹³ Em 1890, o mesmo Banco União de São Paulo já obtivera a concessão para uma linha ligando Uberaba (Minas Gerais) a Coxim (Mato Grosso), no prolongamento da linha da Mogiana que chegava a Uberaba.

impediram o povoamento da região depois de Araçatuba ¹⁴. Todas essas dificuldades foram depauperando a empresa, que acabou sendo encampada pela União em 1917.

Como a necessidade de uma linha alternativa se impunha, teve início a construção, em 1921, de uma linha variante no espigão, de Araçatuba a Jupiá. Em 1932 construiu-se a estação de Valparaíso e em 1937 a de Andradina, chegando a estrada em Jupiá nesse mesmo ano. Com o tempo, tornando-se a região povoada, o tráfego pela Variante se intensificou e a linha original da Noroeste, depois de Araçatuba, acabou sendo desativada (a linha de Pereira Barreto aparece na Carta de 1941 do Instituto Geográfico e Geológico de São Paulo como um ramal da linha-tronco Araçatuba - Andradina - Jupiá).

No período decorrido entre o término da linha original da Noroeste (até Itapura) e o começo da construção da Variante, foi quando a Sorocabana alcançou o rio Paraná. Chegada em Salto Grande em 1909, construiu a estação de Assis em 1915, a de Presidente Prudente em 1919 e chegou ao Porto de Presidente Epitácio (antigo Porto XV de Novembro) em 1922. Este passou a canalizar para a Sorocabana o tráfego fluvial que subia o rio Paraná, desde o Salto de Sete Quedas, na foz do rio Ivaí (divisa entre Paraná e Mato Grosso do Sul).

Desta forma, quando a Paulista deu início à construção da sua linha em direção ao Oeste, no início da década de 20, já a Noroeste chegara lá há dez anos e a Sorocabana estava a ponto de chegar. O avanço da Paulista foi lento, alcançando a margem do rio Paraná somente no final da década de 50¹⁵.

Com isso, por mais de trinta anos a rota para Mato Grosso desenvolveu-se no eixo duplo constituído pela Noroeste e pela Sorocabana, do que resultou a estrutura da ocupação do oeste basear-se nesses dois eixos. A linha da Alta Paulista veio desenrolar-se justamente entre eles. Ao ser inaugurada a estação de Marília, em 1928, a de Araçatuba tinha já vinte anos, a de Presidente Prudente,

¹⁴ O único povoado surgido às margens da Noroeste nesse trecho foi Pereira Barreto, mas na margem oposta do Tietê.

¹⁵ Debes informa que foi entre 1914 e 1958 que, entre outras medidas, a Paulista prolongou sua linha até Panorama. O mapa da Divisão Administrativa e Judiciária do Estado de São Paulo de 1960 (I.G.G.), porém, indica a estrada construída apenas até Dracena, apontando o trecho entre Dracena e Panorama como "estrada de ferro em construção". No período entre 1914 e 1958, segundo ele, a Cia. Paulista também prolongou sua linha de Barretos até a travessia do rio Grande, no Porto do Cemitério (em Colômbia), alargou a bitola de sua rede para 1,60 m e eletrificou o trecho de Jundiá a Campinas, inaugurando-o em 1922 - trecho estratégico, que recebia o tráfego da Mogiana, da própria Paulista e da Araraquarense (Debes, 1977: X).

nove e a de Assis, treze. Esta configuração do sistema urbano precedeu a estruturação da região da Alta Paulista, que se desenvolveu articulando-se a esta estrutura anterior.

A conjunção de determinações de ordem e natureza diferentes foi configurando e reconfigurando a divisão territorial do trabalho, desenhando os rumos por onde avançou a urbanização – demonstrando que cada área encontra, a seu tempo, um papel a desempenhar na divisão territorial do trabalho e, com o desenrolar da história, esse papel vai sendo reforçado ou transformado.

O processo de desenvolvimento que reproduzia a frente pioneira fazendo-a avançar no território simultaneamente demandava e realizava uma ampliação na divisão do trabalho. No Oeste, a ocupação pelo complexo cafeeiro incorporava a pecuária pré-existente na região e a desenvolvia ¹⁶; ao mesmo tempo, o mesmo processo de desenvolvimento que promovia a ocupação do oeste já estava dando origem aos primeiros ensaios de industrialização na Capital de São Paulo e em alguns centros do Leste.

E como a ocupação pelo complexo cafeeiro se articulou à ocupação prévia e incipiente do Oeste, iniciada no século passado? Reforçou o eixo do Porto XV de Novembro pela passagem da Alta Sorocabana e reforçou o papel funcional de Barretos pela extensão da Paulista até o rio Grande fazendo contato com Minas. No eixo de Porto Taboado, mais tarde percorrido pela Alta Araraquarense, o atraso desta, por circunstâncias particulares, fez com que a circulação para a Capital fosse desenvolvida pela Noroeste, que assim deslocou para si a direção do eixo da ocupação.

Desta maneira, a partir daquela conjunção inicial de determinações, o processo histórico foi redefinindo ou reforçando as linhas básicas da ocupação e o papel das diversas áreas na divisão de trabalho no território paulista. O peso da rota da pecuária nessas regiões, aliado às condições naturais, constituiu a longo prazo uma determinação mais forte e permanente para o seu desenvolvimento do que a importância temporária do café: definiram-se posteriormente centros importantes de pecuária na Alta Sorocabana e na Noroeste, permanecendo o Vale de São José dos Dourados – zona daquela ocupação inicial pelos mineiros – subordinada ao grande centro de São José do Rio Preto.

¹⁶ A demanda adicional de carne surgida com a I Guerra, fato conhecido, acelerou e mudou a escala de um processo que, por todos esses indícios, de qualquer modo vinha ocorrendo: o desenvolvimento da pecuária pelo crescimento da demanda interna decorrente do aumento da população.

Finalmente, cabe comentar a mudança ocorrida na forma de organização do território no período final de ocupação do Oeste pelo complexo cafeeiro em transição. A estruturação da região da Alta Paulista, assim como a de outras áreas ocupadas a partir de meados da década de 20, não teve mais a organização prévia do espaço determinada apenas pelo traçado das ferrovias.

Dado o relevo nesta área do estado, o traçado das ferrovias correspondia ao eixo natural definido pelos espigões; com a irradiação de estradas rodoviárias a partir deles, a ocupação pôde se adensar, alargando-se o povoamento a partir deles para os vales, através de um novo sistema viário criado para o uso do caminhão e das "jardineiras". Esta inovação nos meios de transporte possibilitou o estabelecimento de contatos regulares entre os espigões, ou seja, entre as zonas de influência das diferentes companhias ferroviárias.

Na Alta Paulista, a rodovia já precedeu a ferrovia. De fato, a estruturação dessa região, posterior à urbanização dos dois espigões vizinhos, fugiu aos moldes da ocupação que até então se desenvolvia e tinha dado origem aos demais centros regionais do Oeste. A própria Cia. Paulista promoveu a ocupação da área antes de estender seus trilhos na região: implantou uma estrada rodoviária simples pelo espigão dando acesso até o rio Paraná e com isso possibilitou o loteamento e ocupação da área, criando condições prévias de mercado para o tráfego dos seus trens.

A partir das primeiras décadas deste século, foram sendo implantadas rodovias em todo o estado; tanto refizeram ligações anteriores feitas pelas ferrovias como, mais ágeis que aquelas, estabeleceram novas relações interurbanas, adensando e integrando o sistema urbano. No Oeste, de modo geral reforçaram e desdobraram os eixos ferroviários; o próprio desenho do relevo levou a que as rodovias viessem a copiar o trajeto das ferrovias, desenrolando-se por sobre os espigões paralelos. E assim, nos eixos onde a Noroeste e a Sorocabana haviam reproduzido as velhas rotas do gado entre São Paulo e Mato Grosso, mais uma vez as velhas trilhas foram recicladas.

Na porção Centro-Leste do estado, região de ocupação mais antiga e urbanização mais consolidada, as rodovias tanto reforçaram como alteraram os eixos de tráfego estruturados pelas ferrovias, em razão das próprias mudanças sócio-econômicas ocorridas na região. No caso do eixo para o norte em direção a Minas e Goiás, a rodovia Anhanguera refez o seu desenho: seguiu o percurso

dos trilhos da Cia. Paulista de Campinas a Ribeirão Preto e daí em diante o dos da Mogiana – isto é, a rodovia reforçou o trajeto que à época assumira maior importância, dada a forma por que se configurou o dinamismo econômico desenvolvido a partir do café nessa região.

Por outro lado, a rodovia Washington Luiz, que se entronca na Anhanguera um pouco abaixo de Rio Claro, seguiu o curso aberto pela E. F. Araraquarense dando sequência à E. F. Rio Claro (depois transformada em um braço da Paulista), canalizando a moderna produção agro-industrial que veio a se desenvolver no eixo Campinas - São José do Rio Preto. Do mesmo modo, as rodovias ligando a Capital de São Paulo a Minas Gerais (passando por Bragança) e ao Rio de Janeiro (pelo vale do Paraíba) refizeram percursos trilhados antes pelas ferrovias, que por sua vez refizeram caminhos abertos ainda no tempo da Capitania.

Na porção Sul do estado, onde não se espraíram nem café nem ferrovias, permaneceu uma área de comunicação rarefeita, cortada apenas pelo trecho da Sorocabana que refez a velha rota para o sul, passando por Itapetininga e Itapeva e atravessando a fronteira com o Paraná na altura de Itararé; a rodovia que a substituiu, entretanto, teve por sequência uma estrada paranaense levando a Ponta Grossa. Curiosamente, a ligação com Curitiba permaneceu até quase os dias de hoje uma rodovia simples e perigosa, a despeito de ser a principal via de ligação com os estados do sul ¹⁷.

As rodovias transversais aos espigões do Oeste já são frutos posteriores da era rodoviária, no contexto da industrialização e da modernização urbana do interior do estado de São Paulo. No início dos anos 60 a quilometragem de estradas pavimentadas superou a das sem pavimentação (Marques, 1978). A rodovia Castelo Branco, como outras posteriores, são trajetórias originadas a partir do final dessa década, segundo uma racionalidade atualizada: dirigida à integração do mercado, à modernização agrícola e à interiorização do desenvolvimento industrial paulista, no contexto de uma urbanização mais desenvolvida. Esta nova racionalidade, mesmo autonomizada de lógicas econômicas pretéritas, soube tirar partido e esgotar as possibilidades abertas historicamente pelos velhos caminhos paulistas.

¹⁷ A carta de 1944 do IGG indica que a ferrovia que se desprendia de Santos, descendo pelo litoral e atravessando a Serra de Paranapiacaba em direção ao sul, ultrapassava Registro e ia pouco além de Jacupiranga.

O caráter urbano do complexo cafeeiro

Força de trabalho e população

No contexto de um território virgem e despovoado, a estruturação e o desenvolvimento do complexo econômico cafeeiro só poderiam ocorrer pela mobilização de uma população que gerasse força de trabalho. Esta medida, primordial para a continuidade do empreendimento cafeeiro, foi induzida pela política de imigração subsidiada, a partir da qual foi criada na cidade de São Paulo a Hospedaria dos Imigrantes, em 1888, e depois a Agência Oficial de Colonização e Trabalho, em 1905.

Até o final da década de 20 a entrada de estrangeiros representou a maior parte do movimento migratório dirigido a São Paulo. Nem todos os migrantes se encaminharam à agricultura: Monbeig ressalta que a partir de 1934 uma proporção crescente deles encontraria emprego de imediato nas cidades maiores.

Um estudo de 1929 estimou em dois terços do total anual de imigrantes o número dos que se dirigiram diretamente para as zonas pioneiras (Monbeig, 1952: 132). A atração exercida por estas vinha dos salários mais altos e da possibilidade de praticar a lavoura intercalar, que nas zonas antigas estava sendo impedida pelos fazendeiros por temerem que interferisse no rendimento do café, já por si tendente a decrescer. Nas zonas pioneiras havia também a possibilidade de adquirir mais facilmente um pequeno lote de terra, de se engajar como parceiro ou como encarregado de formar um cafezal¹⁸.

Com isto, imigrantes e colonos tendiam a dirigir-se para elas, onde, ao que as fontes indicam, o problema de mão-de-obra para os fazendeiros era tão permanente como nas zonas antigas. Também as cidades das zonas pioneiras, onde tudo estava por fazer, exerciam forte atração para migrantes de diversas origens e diferente qualificação profissional.

¹⁸ O formador de um cafezal plantava mudas fornecidas pelo dono da terra e cuidava das plantas por um período de quatro a seis anos, conforme o contrato, após o que devolvia o cafezal formado a seu proprietário, que contratava colonos que cuidassem dele daí por diante. No quarto ano os cafeeiros começavam a produzir, ainda em pequena quantidade, e o formador podia vender o café produzido, daí até o final do período sob contrato, e ficar com a receita da venda. Portanto, "tornar-se um formador significava a possibilidade de acumular uma poupança considerável durante um período de tempo relativamente curto" (Holloway, 1972: 172). Era um caminho para o imigrante vir a se tornar um proprietário.

No século passado, período inicial do complexo cafeeiro, foi produzida força de trabalho quase que exclusivamente pela mobilização de estrangeiros; foi com eles que se estruturou o complexo. Na primeira metade do período de sobre-vida do complexo, de 1901 a 1915, cerca de 95% da força de trabalho continuava sendo constituída por mão-de-obra mobilizada do exterior do país; na segunda metade desta sobre-vida, de 1916 até a crise, migrantes nacionais começaram a gerar força de trabalho complementar à da mão-de-obra estrangeira. E, depois de 30, começou a ser mobilizada a força de trabalho nacional, de outras regiões para São Paulo ¹⁹.

A relação entre a imigração estrangeira e a expansão cafeeira é evidenciada na tabela abaixo. A entrada de estrangeiros, em números absolutos, destaca-se nos períodos 1911-1915 e 1921-1930, em que houve grande expansão do plantio. O efeito da I Guerra transparece no período 1916-1920, em que diminuiu a entrada de estrangeiros e a entrada de migrantes nacionais aumentou significativamente, em números absolutos e relativos ²⁰. A partir daí há uma tendência a redefinir-se a composição do fluxo migratório para São Paulo, com o progressivo crescimento da migração nacional. Nos anos 30 os imigrantes estrangeiros perderam a primazia para os trabalhadores nacionais na composição da força de trabalho migrada para São Paulo: a entrada de estrangeiros reduziu-se para 43% do total de migrantes no período 1931-35, com uma redução a pouco menos da metade em números absolutos; e, com a segunda guerra, o movimento imigratório ficou bastante limitado. A migração nacional, que viera tendo uma participação modesta até a segunda metade da década de 20, praticamente triplicou seu volume nesta época e assumiu o papel principal daí por diante.

¹⁹ Um trabalho do DIC - Departamento de Imigração e Colonização (Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo) informa: "Em 1935, o governo do Dr. Armando Salles de Oliveira, viu-se na contingência de estimular a migração de nacionais para São Paulo, com o fim de suprir a lavoura de mão-de-obra (...). Por iniciativa daquele governo foi estipulada, pelo sistema de contratos com companhias paulistas (CAIC, ITAQUERÊ e outras) a introdução de trabalhadores mediante a seguinte subvenção: pagamento de passagens, bagagens e \$60 por adulto e \$30 por menor de 3 a 12 anos. As firmas contratantes passaram a operar no nordeste do País e no norte do Estado de Minas Gerais e a promover a vinda de trabalhadores nacionais em número cada vez maior. Em 1939, o atual DIC foi reorganizado e criou-se a ITM (Inspetoria de Trabalhadores Migrantes) com finalidade de substituir as firmas particulares no serviço de emigração subsidiada." (Santa Helena Bosco e Antonio Jordão Neto, *Migrações*, 1967; citado em Chaia, 1980: 23).

²⁰ Os intervalos da tabela obscurecem o fenômeno: entre 1908 e 1914 o saldo líquido imigratório para São Paulo foi de 212 mil pessoas enquanto que entre 1914 e 1919 foi de apenas 36 mil pessoas (Cano, 1977: 169-170, nota 72).

Tabela 2.2
ESTADO DE SÃO PAULO
ENTRADA DE IMIGRANTES ESTRANGEIROS E NACIONAIS
1820 - 1960

Períodos	Total de Imigrantes	Estrangeiros		Nacionais	
		Número	%	Número	%
1820-1900	974 177	973 312	99,90	965	0,10
1901-1905	205 297	193 732	94,39	11 565	5,31
1906-1910	200 487	190 186	94,86	10 301	5,14
1911-1915	356 045	339 026	95,22	17 019	4,78
1916-1920	128 539	100 098	77,87	28 441	22,13
1921-1925	279 548	222 711	79,67	56 837	20,33
1926-1930	409 086	253 265	61,91	155 821	38,09
1931-1935	275 446	119 204	43,28	156 242	56,72
1936-1940	350 320	56 468	16,12	293 852	83,88
1941-1945	148 826	4 763	3,20	144 063	96,80
1946-1950	445 389	61 030	13,70	384 359	86,30
1951-1955	676 984	159 360	23,54	517 624	76,46
1956-1960	973 586	210 879	21,66	762 707	78,34
1820-1960	5 423 730	2 883 934	53,17	2 539 796	46,83

Fonte: Departamento de Imigração e Colonização da Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo – “Estatística de Imigração 1960-62”, apud Nogueira, Oracy – *O Desenvolvimento de São Paulo: Imigração Estrangeira e Nacional e índices demográficos, demografo-sanitários e educacionais* – CIBPU – São Paulo, 1964.
 Apud Cano, 1977: 308.

A partir de 1936 o nordestino e o mineiro passaram a constituir a maior parte da força de trabalho nova incorporada à exploração pioneira. Ao que tudo indica, o trabalho duro de derrubada da floresta foi tarefa desempenhada pelos nordestinos, genericamente chamados de "baianos". Monbeig comenta que os migrantes do Nordeste, ao fornecerem mão-de-obra para a colheita do algodão, passaram a desempenhar para este o mesmo papel que os italianos para o café, cinquenta anos antes.

Os migrantes, nacionais ou estrangeiros, não necessariamente se fixavam em definitivo no estado. Calculando os saldos migratórios, Camargo oferece um

quadro mais preciso desse movimento, ainda que seus dados não abranjam todo o período cafeeiro.

Vê-se que no período de 1935 a 1940, quando houve o grande *boom* do algodão em São Paulo, o acréscimo de força de trabalho foi fornecido principalmente por trabalhadores brasileiros, ao mesmo tempo que aumentou também o grau de fixação do migrante: o saldo migratório médio anual em 1921-34 correspondeu a 38% da entrada média anual e, em 1935-40, a 62%. Entre 1940 e 1945, período da segunda guerra, com a queda drástica da imigração estrangeira a predominância nas entradas foi de brasileiros, aumentando ainda mais o grau de fixação (em um volume de entradas bem menor): o saldo migratório médio anual correspondeu a 81% da entrada média anual, enquanto o saldo de estrangeiros foi negativo.

Tabela 2.3
ESTADO DE SÃO PAULO
MOVIMENTO MIGRATÓRIO
1887 - 1945

Período	Entradas			Saídas			Saldo			Média anual do período (p/ Total)	
	Estrangeiros	Brasileiros	Total	Estrangeiros	Brasileiros	Total	Estrangeiros	Brasileiros	Total	Entradas	Saldo
1887-1900	909 417	552	909 969	---	---	---	---	---	---	64 998	---
1901-1920	823 642	67 326	890 968	---	---	---	---	---	---	44 548	---
1921-1934	584 322	318 051	902 373	356 248	207 330	563 578	228 074	110 721	338 795	64 455	24 200
1935-1940	77 599	376 357	453 956	76 713	97 488	174 201	886	278 869	279 755	75 659	46 626
1941-1945	4 763	144 396	149 159	6 904	21 275	28 179	-2 141	123 121	120 980	29 832	24 196
1887-1920	1 732 879	67 878	1 800 937	---	---	---	---	---	---	52 969	---
1921-1945	665 684	838 804	1 505 488	439 865	326 093	765 958	226 819	512 711	739 530	60 219	29 581

Fonte: Camargo, 1952: vol. II, p. 28.

Delineou-se aí o padrão que passaria a vigorar por largo tempo com respeito à formação da força de trabalho que pôs em marcha em São Paulo a produção capitalista. A força de trabalho dispersa no país começou a ser mobilizada para São Paulo, onde se gestava o embrião da sociedade urbano-industrial que logo viria à luz.

A tabela seguinte mostra a evolução da população da Capital e do estado entre 1886 e 1945, e a participação do movimento migratório no crescimento populacional paulista. Convém lembrar que apesar da crise de 29 todo o período até a década de 50 é nitidamente de ocupação do território do estado e, em

consequência, de expansão tanto da população urbana como da rural – os migrantes se distribuíram nessas duas frentes. Graham & Holanda (1980: 761) calculam ter tido a Capital – porta de entrada dos migrantes em São Paulo – 57,4% do seu crescimento populacional entre 1920 e 1940 devido à migração.

Tabela 2.4
ESTADO DE SÃO PAULO
PARTICIPAÇÃO DA MIGRAÇÃO (NACIONAL E ESTRANGEIRA)
NO CRESCIMENTO POPULACIONAL
1886-1945

Ano	População da Capital	População do Est. de São Paulo	% Cap/ESP	Crescim. população ESP	Migrantes entrados no período - ESP		Saldo Migratório no período - ESP	
					números absolutos	% sobre crescim. populaç.	números absolutos	% sobre crescim. populaç.
1886	47 697	1 221 380	3,9	-	-	-	-	-
1900	239 820	2 279 608	10,5	1 058 228	909 969	86,0	⁽²⁾ 303 323	28,7
1920	579 033	4 592 188	12,6	2 312 580	890 968	38,5	⁽²⁾ 296 990	12,8
1934	1 033 202	6 433 327	16,1					
1940	1 326 261	7 180 316	18,5	2 588 128	1 356 329	52,4	618 550	23,9
1945	⁽¹⁾ 1 608 686	⁽¹⁾ 7 727 424	20,8	547 108	149 159	27,3	120 980	22,1

Fonte: População: Camargo, 1952, vol. II, p. 22. Migração: Idem, p. 28

(1) Estimativa de Camargo.

(2) Referência sugerida pela autora: corresponde a 1/3 das entradas, proporção inferior à dos saldos nos períodos subsequentes.

Apresento e comento a seguir duas tabelas e seis mapas elaborados por Saes (1981: 44-51) com base em dados de Camargo (1952) para as zonas definidas por Milliet (1946). As tabelas oferecem uma sequência de flagrantes do quadro populacional encontrado nas várias zonas cafeeiras (em 1854, 1874, 1886, 1900, 1920, 1934 e 1940) e o volume da produção de café correspondente a cada zona nos mesmos anos ou em datas próximas (1854, 1886, 1905, 1920, 1934 e 1940). Os mapas apresentam a densidade populacional aproximada das diversas zonas e o correspondente estágio de avanço das linhas férreas em cada um daqueles períodos – note-se que no mapa as zonas são pintadas por inteiro indicando o grau de povoamento, mas este de fato avançou progressivamente. No conjunto, ilustram o movimento progressivo do trinômio café-população-ferrovias avançando pelo território paulista.

Em 1854 a grande região produtora ainda era o vale do Paraíba (2ª zona), responsável por três quartos da produção paulista. A 3ª zona, região

central do estado (incluindo Campinas, Itu e Sorocaba, dentre outros municípios), já produzia outros 15% e o café começava a estender-se para as zonas vizinhas mas encontrava limites, dada a deficiência do transporte, para ultrapassar a região de Rio Claro no sentido de Araraquara (5ª) ou avançar para o norte (4ª).

Tabela 2.5
ESTADO DE SÃO PAULO
POPULAÇÃO: HABITANTES POR ZONA
1854 - 1940

Zonas	1854	1874	1886	1900	1920	1934	1940
1a. Zona	35 670	46 775	74 895	281 256	654 578	1 168 776	1 480 116
2a. Zona	123 948	251 603	335 922	405 334	484 699	476 534	472 305
3a. Zona	128 257	228 203	295 782	412 741	752 524	843 335	848 659
4a. Zona	57 092	122 057	178 795	464 091	811 974	871 389	843 148
5a. Zona	21 889	69 614	133 697	275 079	530 257	599 842	576 775
6a. Zona	0	16 347	33 151	148 400	583 771	879 532	943 832
7a. Zona	0	0	0	7 815	136 454	618 990	856 506
8a. Zona	0	30 370	71 903	118 905	341 754	599 661	724 017
9a. Zona	23 432	40 085	54 805	80 820	134 227	148 365	175 272
10a. Zona	26 861	32 300	42 430	85 167	161 950	226 903	259 686
TOTAL	417 149	837 354	1 221 380	2 279 608	4 592 188	6 433 327	7 180 316

Fonte: Camargo, José Francisco. Op. Cit., vol. II, Tab. 11 e Tab. 22.
Apud: Saes, 1981: 44.

Tabela 2.6
ESTADO DE SÃO PAULO
PRODUÇÃO DE CAFÉ: ARROBAS POR ZONA
1854 - 1940

Zonas	1854	1886	1905	1920	1934	1940
1a. Zona	0	0	8 275	1 007	1 220	465
2a. Zona	2 737 639	2 117 134	1 804 355	734 387	898 751	556 996
3a. Zona	525 296	4 795 850	4 490 684	2 271 763	3 669 253	1 937 219
4a. Zona	81 750	2 366 599	2 145 312	8 850 184	8 973 764	9 080 156
5a. Zona	223 470	2 458 134	7 417 916	3 263 620	6 146 144	6 225 798
6a. Zona	0	0	5 780 946	2 956 700	14 389 620	15 234 061
7a. Zona	0	0	93 821	580 139	13 200 365	18 521 470
8a. Zona	0	0	3 931 375	1 536 868	7 189 330	9 321 973
9a. Zona	0	0	117 403	139 420	85 388	67 437
10a. Zona	0	0	28 992	9 860	56 390	39 912
TOTAL	* 3 579 035	* 12 371 613	25 819 079	20 243 948	54 610 225	60 985 487

* O total dos anos 1854 e 1886 não corresponde à soma; parcelas referentes às outras Zonas: em 1854, Outras : 10 600 arrobas; em 1886, Outras : 633 896 arrobas.

Fonte: Camargo, 1952., vol. II, Tab. 62; vol. III, Tabs. 107 e 108.
Apud: Saes, 1981: 45.

Tabela 2.7
 ESTADO DE SÃO PAULO
 POPULAÇÃO: HABITANTES POR ZONA
 1854 - 1940

(em porcentagem)

Zonas	1854	1874	1886	1900	1920	1934	1940
1a. Zona	8,55	5,59	6,13	12,34	14,25	18,17	20,61
2a. Zona	29,71	30,05	27,50	17,78	10,55	7,41	6,58
3a. Zona	30,75	27,25	24,22	18,11	16,39	13,11	11,82
4a. Zona	13,69	14,58	14,64	20,36	17,68	13,54	11,74
5a. Zona	5,25	8,31	10,95	12,07	11,55	9,32	8,03
6a. Zona	-	1,95	2,71	6,51	12,71	13,67	13,14
7a. Zona	-	-	-	0,34	2,97	9,62	11,93
8a. Zona	-	3,63	5,89	5,22	7,44	9,32	10,08
9a. Zona	5,62	4,79	4,49	3,55	2,92	2,31	2,44
10a. Zona	6,44	3,86	3,47	3,74	3,53	3,53	3,62
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte dos números absolutos: Tabela 2.5.

Tabela 2.8
 ESTADO DE SÃO PAULO
 PRODUÇÃO DE CAFÉ: ARROBAS POR ZONA
 1854 - 1940

(em porcentagem)

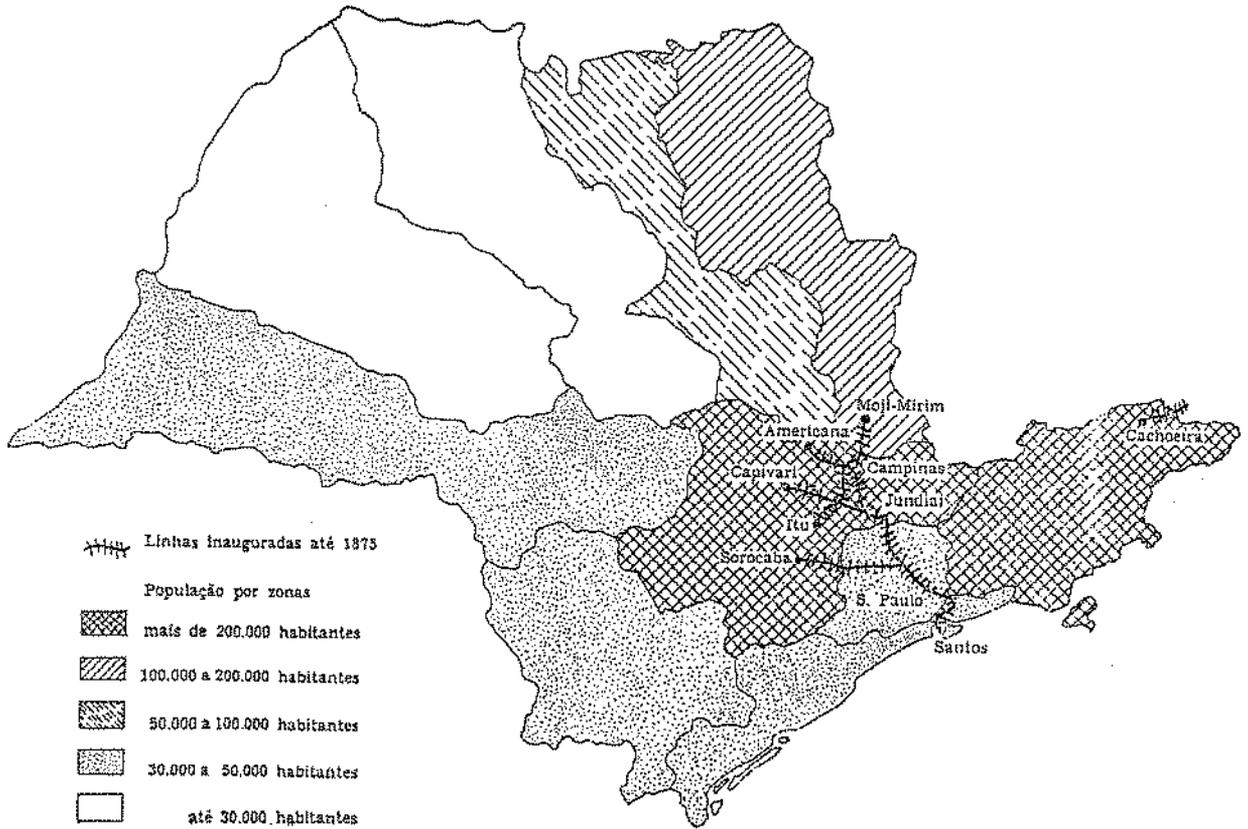
Zonas	1854	1886	1905	1920	1934	1940
1a. Zona	-	-	0,02	0,00	0,00	0,00
2a. Zona	76,49	17,11	5,04	3,63	1,65	0,91
3a. Zona	14,68	38,76	12,54	11,22	6,72	3,18
4a. Zona	2,28	19,13	5,99	43,72	16,43	14,89
5a. Zona	6,24	19,87	20,71	16,12	11,25	10,21
6a. Zona	-	-	16,14	14,61	26,35	24,98
7a. Zona	-	-	0,26	2,87	24,17	30,37
8a. Zona	-	-	10,98	7,59	13,16	15,29
9a. Zona	-	-	0,33	0,69	0,16	0,11
10a. Zona	-	-	0,08	0,05	0,10	0,07
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte dos números absolutos: Tabela 2.6.

Mapa 2.3
DIVISÃO EM ZONAS

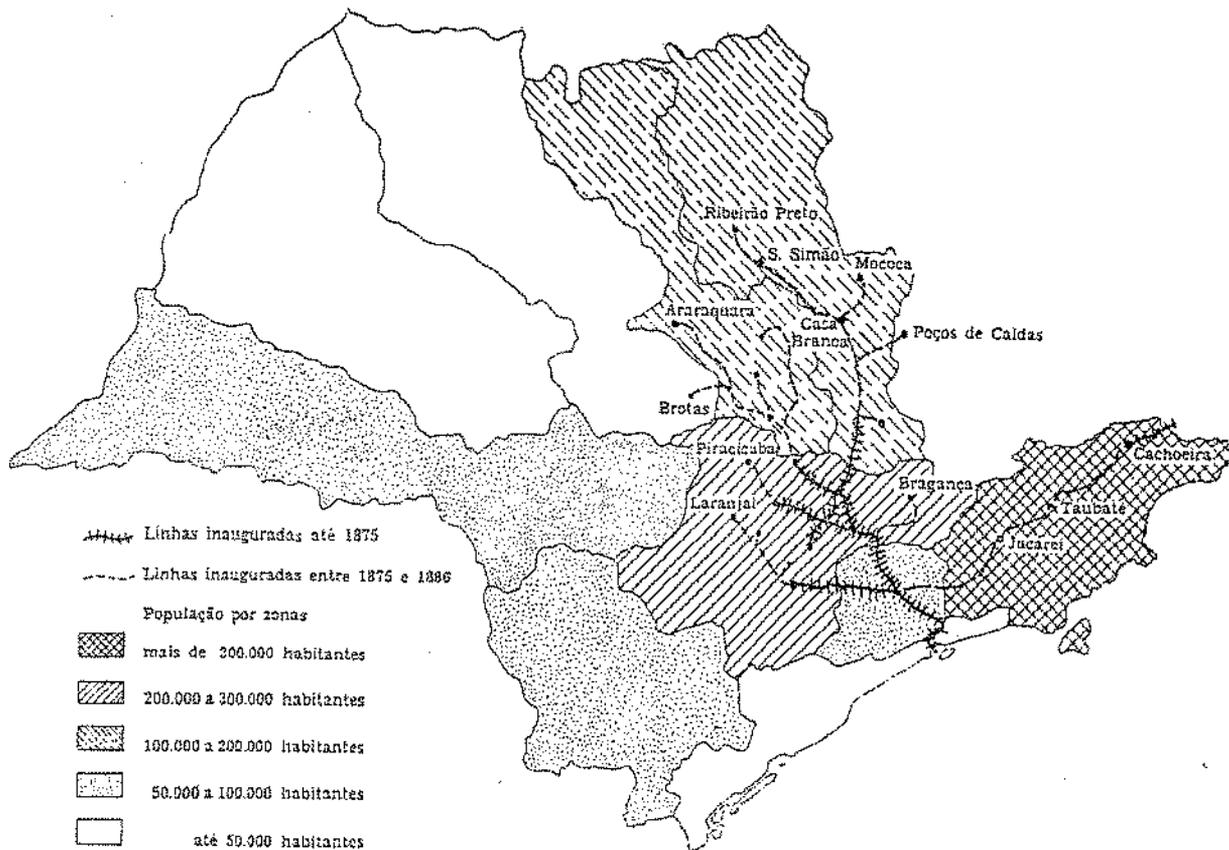


Mapa 2.4
POPULAÇÃO E ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1874



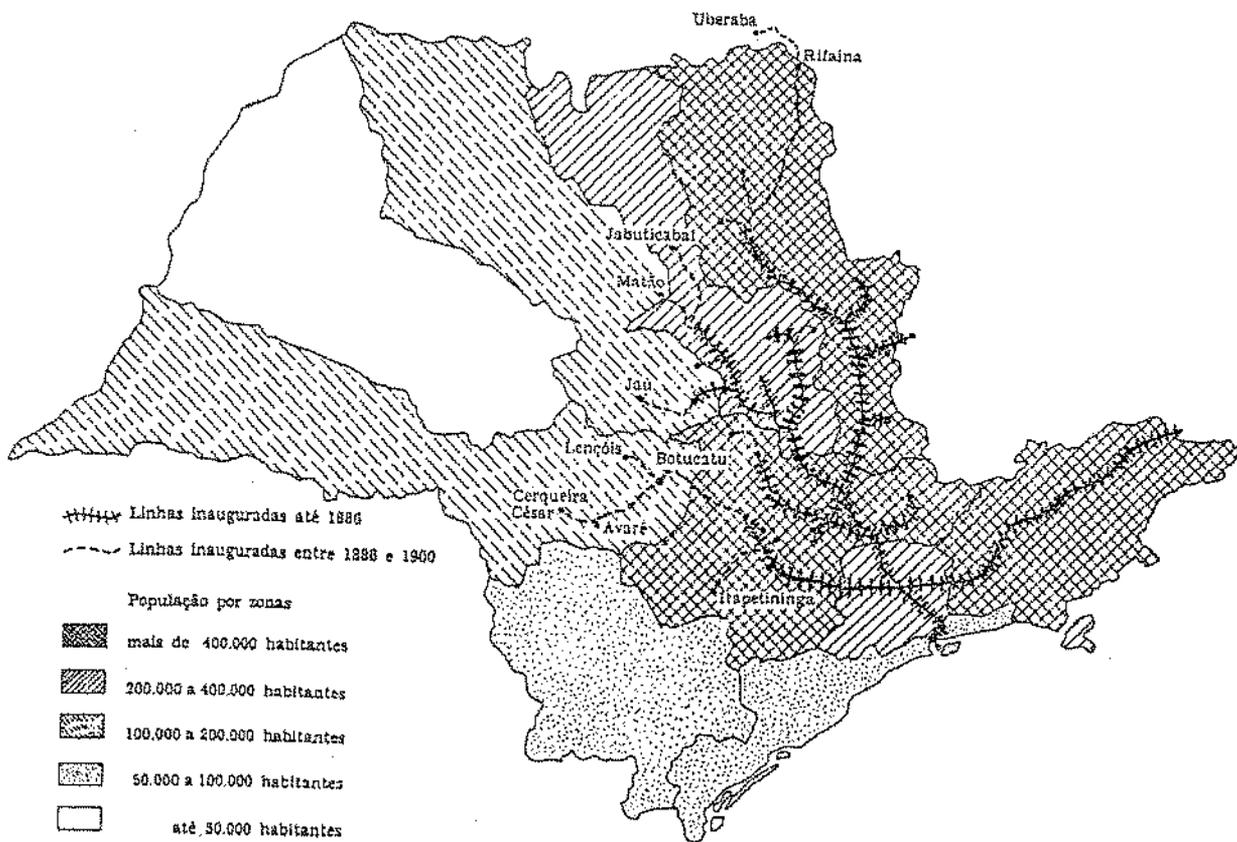
Mapa 2.5

POPULAÇÃO E ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1886

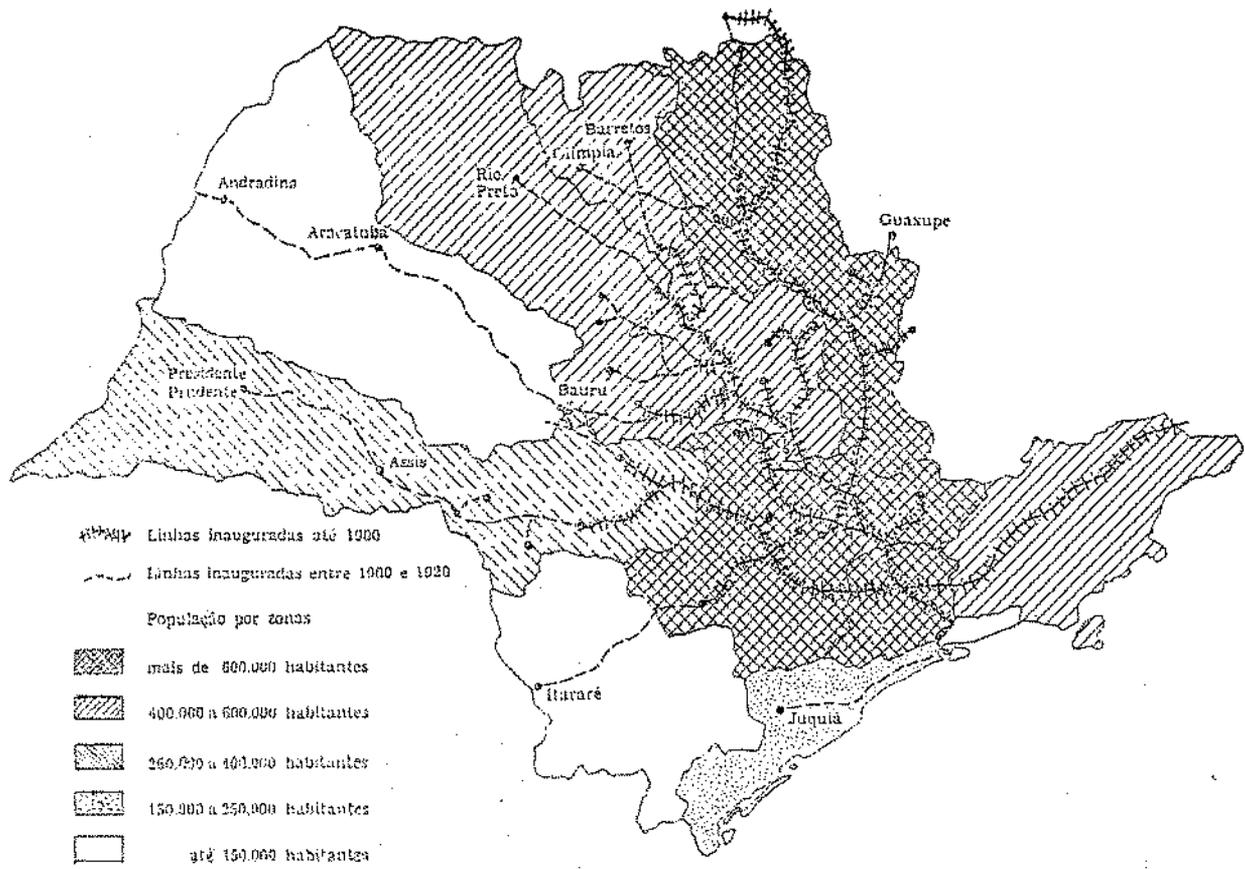


Mapa 2.6

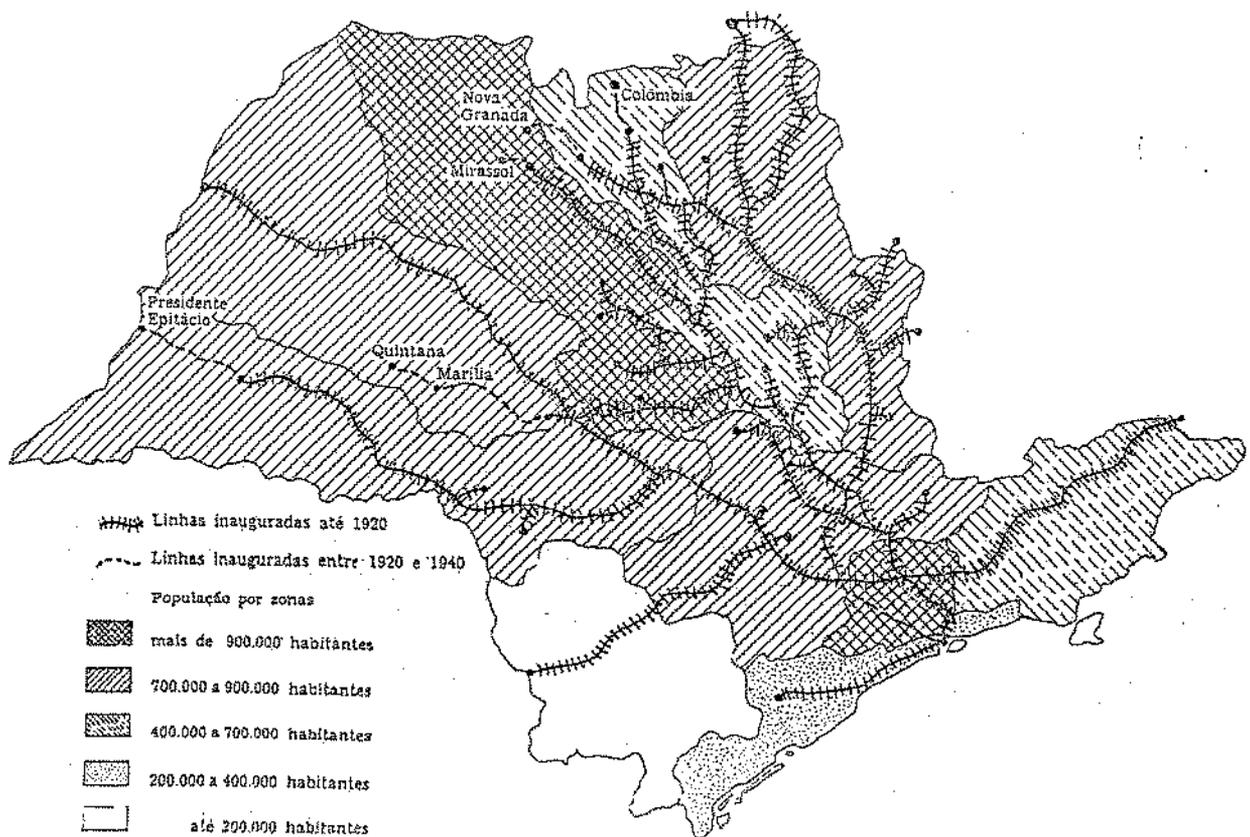
POPULAÇÃO E ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1900



Mapa 2.7
POPULAÇÃO E ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1920



Mapa 2.8
POPULAÇÃO E ESTRADAS DE FERRO EM SÃO PAULO, 1940



As zonas mais populosas eram o vale do Paraíba cafeeiro e a região central do estado (e áreas circunvizinhas), de ocupação antiga e previamente povoada seja pelas fazendas canavieiras (em torno de Campinas, Itu, Mogi-Mirim e outras), seja pela atividade ligada ao comércio de animais de transporte (Sorocaba e adjacências). Encontrava-se também alguma população estabelecida no Litoral (10ª) e no sul do estado (9ª), regiões da ocupação mais antiga; conforme avançou o povoamento do estado até 1940, essas regiões, já com pouco peso no início do período, perderam-no ainda mais. Na zona da Capital (a 1ª, cujos limites são mais ou menos aproximados aos da atual região metropolitana), o solo pobre não incentivava a agricultura e a população era relativamente pequena.

Em 1874 a ligação com o porto estava estabelecida e a ferrovia tinha alcançado o antigo "quadrilátero do açúcar", agora convertido em área cafeeira. As regiões mais populosas continuavam sendo as mesmas, mas seu volume populacional aumentara significativamente; a população estadual dobrara nesse período. A existência da ferrovia permitia agora avançar o café e o povoamento, que adentrava a 6ª e a 8ª zonas.

Em 1886 a cafeicultura estava distribuída nas mesmas quatro zonas (somadas correspondiam a 95% da produção estadual) mas os pesos regionais tinham se alterado inteiramente. A zona central (3ª) liderava agora a produção cafeeira, responsável por quase 40% dela, enquanto as colheitas no vale do Paraíba (17%) produziam volume inferior tanto às da Mogiana (4ª zona, com 19%), onde a ferrovia chegara em Ribeirão Preto, como às da região de Araraquara (5ª zona, com 20%), alcançada pela E. F. Rio Claro, depois incorporada pela Cia. Paulista – as duas zonas *novas* ultrapassavam a produção da zona *velha*.

Entre 1874 e 1886 a população do estado teve um acréscimo de 46% e estava concentrada nas quatro zonas maiores produtoras de café; a mais populosa era ainda o vale do Paraíba, secundada pela zona central, mas o peso de ambas tinha diminuído um pouco graças ao avanço do povoamento nas 5ª, 6ª e 8ª zonas; crescendo, a Mogiana mantinha o mesmo peso populacional. A zona da Capital começava aí a ganhar impulso para um arranque no seu crescimento: entre 1854 e 1874 sua população teve um acréscimo, em média, de 555 pessoas

por ano mas entre 1874 e 1886 seu acréscimo anual aumentou para 2 343 pessoas.

Na segunda metade dos anos 80 houve grande plantio de café e também um impulso no crescimento da rede ferroviária. Entre 1870 e 1885 foram construídos em média 109 quilômetros de trilhos por ano; entre 1885 e 1900, essa média subiu para 157 km/ano (Saes, 1981: 24). E a partir de 1882 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro começou a oferecer transporte gratuito aos imigrantes e às suas bagagens²¹.

Em 1900 a concentração populacional na 3ª e 4ª zonas (central e Mogiana) tinha ultrapassado a do vale do Paraíba (2ª) e a mais populosa era agora esta última; o povoamento na zona da Paulista (5ª), acima de Araraquara, crescera significativamente; a região de Rio Preto (6ª) e a zona da Sorocabana (8ª) estavam em franco povoamento. A cafeicultura avançava para o Oeste em duas frentes diferentes, seguindo por dois extremos do estado: a Paulista carreava o café que avançava para a região acima do rio Tietê e a Sorocabana, chegada em Cerqueira Cesar e posicionada à boca do Oeste Pioneiro, carreava o café que avançava para a região abaixo do rio do Peixe.

Foi nesse período que o crescimento da cafeicultura provocou uma mudança decisiva no crescimento da zona da Capital: do acréscimo médio anual de 2 343 pessoas/ano verificado entre 1874 e 1886, houve um salto para 14 740 pessoas acrescentadas anualmente à população entre 1886 e 1900. A população da zona da Capital teve um aumento total de 276%, enquanto o restante da população do estado aumentou 174%.

Com o caminhar da frente cafeeira, em 1905 a zona central (3ª) fora relegada ao terceiro lugar, apesar de manter a mesma produção que em 1886; fora ultrapassada pelas regiões mais novas e quase alcançada pela 8ª zona, por onde avançava a Sorocabana. O café da região de Araraquara e da zona da Paulista (5ª) liderava agora a produção estadual, representando quase o dobro da produção da zona central (3ª); a zona vizinha, a oeste (a 6ª), vinha em segundo lugar.

Com a crise cafeeira do final do século, arrefeceu o movimento de expansão do café e do povoamento, mas não o das ferrovias. Ao contrário, foi justamente quando mais se estenderam: nos 35 anos decorridos desde o início de

²¹ De 1882 ao fim de 1917 foram transportados nessas condições 700 765 indivíduos, o que significa cerca de 20 000 imigrantes por ano. (Saes, 1981: 42, nota 11).

sua implantação até 1905, a construção das linhas férreas avançou em média 157 km por ano; mas entre 1905 e 1915 houve um acréscimo médio anual de 245 km, tendo sido implantados nesses dez anos 2 451 km de trilhos – o que significa um terço dos 7 540 km que constituiriam a rede ferroviária paulista em 1940! Até 1905 tinham sido instalados 51% desse total e em 1915 a extensão da rede saltara para 83,5% do tamanho que teria em 1940, quando praticamente se completou.

Em 1920 a Araraquarense chegara a Rio Preto, na 6ª zona, e a Sorocabana em Presidente Prudente, na 8ª, viabilizando e acelerando o povoamento e a expansão cafeeira, que nessa área do estado dividiu as terras com a pecuária e uma agricultura mais diversificada. Fora construída a Noroeste até a margem do rio Paraná, atravessando a região ainda desabitada constituída pela 7ª zona. O café espalhou-se por praticamente todo o estado e começava a entrar nesta última zona. É o período de grande produção na área de Ribeirão Preto (4ª), que liderava de longe a cafeicultura, com 44% da produção estadual. A população se distribuía por região mais larga do estado e a zona da Capital manteve o ritmo de crescimento do período anterior, com mais uma pequena aceleração: o incremento médio foi de 18 666 pessoas por ano, tendo acrescentado cerca de 4 000 à média anterior.

Entre 1920 e 1934 verificou-se novo salto no crescimento da zona da capital: a média do acréscimo anual de sua população praticamente duplicou para 36 728 pessoas por ano, número que subiu para 51 890 pessoas/ano entre 1934 e 1940, numa escala ascendente que daí por diante só faria acelerar-se. Nesse período começou a verticalização da cidade.

A despeito da crise de 1929, a produção cafeeira continuou a crescer, graças à capacidade instalada até então e, mesmo, à continuidade de algum plantio. Em 1934 as maiores regiões produtoras, responsáveis pela metade do café paulista, estavam no Oeste Pioneiro: as zonas 6ª (Araraquarense) e 7ª (Noroeste e Alta Paulista). Mas na Mogiana, na Paulista e na Sorocabana continuava-se ainda a colher café. Em 1940 mantinham-se relativamente as proporções regionais anteriores, acentuando-se o declínio nas zonas mais antigas e o aumento de produção nas zonas mais novas.

Ao longo de todo esse período, a população do estado dobrou entre 1854 e 1874 (20 anos), cresceu uma vez e meia entre 1874 e 1886 (12 anos),

praticamente dobrou novamente entre 1886 e 1900 (cresceu 1,9 vezes nesses 14 anos), de novo dobrou entre 1900 e 1920 (20 anos), tendo crescido mais 1,6 vezes nos 20 anos seguintes até 1940.

Lembremos que até meados do século passado o povoamento do país estendia-se principalmente da região Nordeste até o Rio de Janeiro.

Em 1872, a população paulista representava 8,4% dos 9,9 milhões de brasileiros de então. À frente de São Paulo estavam Minas Gerais (20,6%), Bahia (13,9%), Rio de Janeiro (10,7%) e Pernambuco (8,5%).

Três províncias ultrapassavam o milhão de habitantes: Minas Gerais (com 2,040 milhões), Bahia (1,380 milhão) e Rio de Janeiro (1,058 milhão). Outras três ultrapassavam os 500 mil: Pernambuco (841,5 mil), São Paulo (837,4 mil) e Ceará (721,7 mil). Só as três primeiras reuniam 45% da população brasileira; todas as seis somavam 69%.

A província de São Paulo mostrava-se já relativamente populosa mas com um contingente disperso, vinculado à expansão agrícola. Com 31,4 mil habitantes, o município de São Paulo reunia apenas 3,8% dos habitantes paulistas, sendo em todo o país a capital de menor peso populacional na respectiva província.

As maiores capitais brasileiras, com população municipal superior a 100 mil pessoas, eram o Rio de Janeiro (275 mil habitantes), Salvador (129 mil) e Recife (117 mil). Das dezoito capitais então existentes, o município de São Paulo era o nono em tamanho populacional, precedido pelas três acima e ainda por Belém, Porto Alegre, Fortaleza, Cuiabá e São Luís. São Paulo já era a quinta província em tamanho populacional mas sua capital não tinha importância correspondente.

Entre 1872 e 1890 Pernambuco e São Paulo ultrapassaram também o milhão de habitantes, mas alterou-se a ordem dos tamanhos. Com 1,385 milhão de habitantes, São Paulo conquistou o quarto lugar ao ultrapassar a população de Pernambuco (1,030 milhão) e quase alcançou a do Rio de Janeiro (1,400 milhão). Minas Gerais ultrapassou os três milhões e a Bahia chegou perto de dois milhões.

Em 1900 a população paulista (2,282 milhões) suplantou em tamanho a do Rio de Janeiro (1,737 milhão) e também a da Bahia (2,118 milhão), passando

para o segundo lugar em volume populacional ²². Minas Gerais permaneceu sendo o estado mais populoso do país ainda por várias décadas, só vindo a ter sua população suplantada pela paulista em 1940. ²³

A participação da população paulista no total do país, que era de 8,4% em 1872, aumentou para 9,7% em 1890 e para 13,1% em 1900, proporção inferior apenas aos 20,6% de Minas Gerais. Em 1920 o estado de São Paulo passou a representar 15,0% da população brasileira e em 1940, aumentando para 17,4%, suplantou Minas (16,4%) e assumiu o lugar de estado mais populoso do país, posição que manteve daí por diante com progressivo crescimento dessa proporção.

A Capital de São Paulo, que em 1872 era a nona capital brasileira em tamanho, passou para o quarto lugar em 1890 (depois de Rio de Janeiro, Salvador e Recife) e para o segundo em 1900, superada apenas pelo município do Rio de Janeiro, posição em que se manteve em 1920 e em 1940, vindo a ultrapassar o Rio de Janeiro em 1960. E sua importância no estado mudou: dos 3,8% que representava na população paulista em 1872, passou para 4,7% em 1890 e a partir daí aumentou significativamente para 10,5% em 1900, 12,6% em 1920 e 18,5 em 1940.

Ambiente construído pelo capital para o capital

Conforme se estruturou o complexo econômico cafeeiro, modernizou-se a organização da economia cafeeira e operou-se uma transformação nos meios de circulação material e financeira, com clara participação urbana: as cidades passaram a desempenhar novas funções além do abastecimento e da prestação de serviços à população rural – os serviços à produção tornaram-se fundamentais.

A ferrovia foi o primeiro passo importante para atribuir às cidades uma função específica de serviço à produção. Ao substituir a figura do tropeiro de mulas, que trazia consigo toda uma rede de relações sociais e econômicas, a

²² Os dados dos Recenseamentos Gerais citados (FIBGE, 1991) diferem ligeiramente dos de Camargo apresentados antes.

²³ Também a população do Rio Grande do Sul em 1900 ultrapassou a marca de um milhão de habitantes (com 1,149 milhão) e quase alcançou o tamanho da de Pernambuco (1,178 milhão), que viria a ultrapassar duas décadas depois. O censo de 1900 já indica o crescente povoamento da região Sul do país. Entre 1872 e este ano a região Nordeste perdeu peso na população brasileira (de 46,7% para 38,7%), enquanto aumentou o das regiões Sudeste (40,5% para 44,9%) e Sul (7,3% para 10,3%). A região Norte nesse período variou de 3,4% para 4,0% da população brasileira, com a população principalmente concentrada nas cidades de Belém e de Manaus.

ferrovia não só modernizou e agilizou a circulação material da produção, mas *atribuiu à função transporte um caráter urbano* em substituição ao caráter rural anterior: substituiu por uma rede de relações urbanas as relações rurais que davam existência às tropas e aos tropeiros. Em 1910 as ferrovias empregavam 18 501 pessoas no estado de São Paulo – dado que assume seu real significado ao saber-se que a indústria paulista em 1907 empregava 24 686 pessoas.

A crise cafeeira e a política de sustentação do café levaram a um segundo passo importante na definição de outra função urbana específica em relação à produção. Mais uma vez substituiu-se uma figura tradicional, surgida de dentro das condições históricas em que se desenvolvera a cafeicultura em São Paulo – o comissário de café (que também trazia consigo uma rede de relações sociais e econômicas) – por um serviço urbano que veio modernizar e ampliar a circulação (não a material da produção, mas a financeira, do capital): o sistema bancário, que substituiu relações pessoais tradicionais por relações modernas capitalistas ²⁴.

Cano assinala que o sistema bancário paulista, cuja expansão tivera início com a reforma bancária em 1890 após um período tumultuado posterior ao Encilhamento, apresentava em 1910 dezenas de bancos de crédito rural de diminuto porte distribuídos no interior do estado e catorze bancos na capital. Deses, sete eram de propriedade estrangeira, detendo 70% dos ativos e 70% dos empréstimos e descontos bancários. Dos sete bancos paulistas, só dois tinham maior expressão: o Comércio e Indústria de São Paulo (criado em 1890) e o Banco de São Paulo (criado em 1889).

Com a I Guerra Mundial desapareceu definitivamente a figura do comissário de café e houve um desenvolvimento dos bancos nacionais paulistas. Até 1918 haviam sido instaladas onze agências no estado; 53 outras novas foram criadas até 1924, e mais 88 até 1927 – quando passaram a financiar mais decisivamente a agricultura. Também, em fins de 1924, quando o governo federal transferiu ao estadual a política de defesa permanente do café, foi criado o Instituto Paulista da Defesa Permanente do Café (a partir de 1926 Instituto de

²⁴ O comissário de café, além de executar a intermediação entre o fazendeiro e o exportador, dada a inexpressividade do sistema bancário paulista intermediava também o crédito, já que o fazendeiro geralmente estava distante das praças comerciais e financeiras. O comissário financiava grande parte das operações de custeio do café e, às vezes, a própria formação de cafezais. Usualmente também orientava o fazendeiro quanto à aplicação dos lucros da cafeicultura e desempenhava inclusive o papel de intermediário nessas aplicações... Martins chega a afirmar taxativamente: "Os comissários eram virtualmente banqueiros..." (Martins, 1976: 79). Conforme também Cano, 1977: 71 e Monbeig, 1952: 98.

Café do Estado de São Paulo) e o Banco de Crédito Hipotecário e Agrícola do Estado de São Paulo foi transformado em Banco do Estado de São Paulo, que passaria a financiar o café estocado nos armazéns reguladores.

No conjunto do sistema bancário paulista, os empréstimos e depósitos triplicaram entre 1910 e 1921 e novamente triplicaram entre 1921 e 1928. Cano assinala que além da maior e melhor distribuição de crédito agrícola, é certo que seu papel deve ter crescido também no financiamento industrial e comercial (Cano, 1977: 72-74 e 44).

Deste modo, o sistema bancário desempenhou duas funções primordiais na configuração assumida pelo processo de urbanização em São Paulo. De um lado, os grandes bancos – sediados na Capital – efetivamente operavam a transformação do *capital cafeeiro* em outras formas de capital, e neste processo colaboravam para o crescimento da importância da cidade de São Paulo: primeiro como praça comercial e financeira e depois como centro nucleador da indústria²⁵. De outro lado, a miríade de pequenos bancos de crédito rural que se distribuiu por todo o interior do estado, se insignificante do ponto de vista da análise econômica, é significativa para a análise da urbanização: esses pequenos bancos desempenharam uma função básica para o desenvolvimento e diversificação da atividade agrária, que era o que efetivamente movia a ocupação do território e conseqüentemente a expansão da própria rede urbana.

Para o pequeno produtor, o financiamento era fundamental para dar início à lavoura. Monbeig assinala (referindo-se já aos anos 40) que as fontes oficiais de crédito eram de difícil acesso ao pequeno sitiante: o banco do Brasil só fornecia grandes financiamentos e com muitas formalidades e o Banco do Estado de São Paulo, que oferecia créditos menores, exigia garantias a que os sítiantes não tinham condições de responder. Recorriam, portanto, como fontes de empréstimos, ou aos *pequenos bancos locais*, ou aos comerciantes e negociantes conhecidos, estabelecidos na cidade (Monbeig, 1952: 204). Uma fonte de empréstimo usual era possibilitada pelos *maquinistas*, proprietários de máquinas de beneficiamento, que frequentemente vinculavam um empréstimo para a lavoura à compra posterior do seu produto, cujo preço controlavam.

²⁵ Sobre a metamorfose do capital cafeeiro ver Cardoso de Mello, 1982 e Cano, 1977; sobre este aspecto do crescimento da cidade de São Paulo, ver Singer, 1968.

No processo de desenvolvimento que então se operava, a agricultura se diversificava apoiada em boa parte na pequena produção e o crédito passou a ser uma *função urbana primordial para a sustentação do processo*.

A ocupação muito rápida do Oeste Pioneiro não foi imediatamente acompanhada de expansão igualmente rápida do sistema financeiro. A insuficiência do sistema bancário, particularmente nas regiões novas, dava origem à reprodução, em outros termos, do fenômeno observado em relação ao comissário do café para o cafeicultor do início da expansão cafeeira. Um e outro – maquinista e comissário – guardadas as devidas proporções e especificidades, faziam a intermediação entre o produtor agrícola que morava no campo e instituições urbanas (de crédito, investimento ou outras) situadas nos distantes centros urbanos mais desenvolvidos. Um e outro faziam estender-se até a frente de ocupação funções urbanas que lá ainda não haviam se implantado, obviamente tirando disso benefícios em proveito próprio.

A expansão do sistema bancário, mais uma vez, vinha substituir relações tradicionais por relações modernas capitalistas: no Oeste Pioneiro vinha substituir laços de dominação pessoal por laços impessoais de subordinação do pequeno produtor à organização financeira do capital. Isto é muito claro na expansão da cultura algodoeira no oeste pelos imigrantes japoneses, conforme veremos no próximo capítulo.²⁶ Um indicador da importância dos bancos como apoio urbano para o desenvolvimento da agricultura em pequenas propriedades (e da própria importância desta função urbana), é o fato de que os prospectos de propaganda dos loteamentos das zonas pioneiras enfatizavam a facilidade de crédito como chamariz para a venda dos lotes (Monbeig, 1952: 206).

Sendo que a atividade agrícola que motivava a ocupação era, além do café, o plantio do algodão, do amendoim, do milho, do arroz etc – culturas dirigidas para a indústria e para alimentar a população urbana que crescia – resulta que a expansão do processo de urbanização no Oeste colaborou decisivamente para a reprodução do capital que se concentrava a Leste, mais propriamente na cidade de São Paulo. O processo de urbanização se expandia no Oeste porque as funções urbanas de apoio à produção eram necessárias para o desenvolvimento da atividade agrária, a qual por sua vez dependia da atividade urbana que se desenvolvia no Leste; e o contínuo avançar da fronteira agrícola,

²⁶ A análise do crescimento de Marília mostra a rapidez com que agências bancárias se instalaram na nova cidade, originando uma das bases da função de centro regional que veio a exercer (Gonçalves Ohtake, 1982).

que por necessitar do apoio da rede urbana estimulava a sua expansão, ao mesmo tempo alimentava o permanente desenvolvimento da Capital e da metade Leste do estado.

A ferrovia e o sistema bancário, atividades *especificamente urbanas*, constituíram elementos de ligação importantes para conferir um caráter dinâmico, de sistema em desenvolvimento, à rede de municípios que surgia. Ataram as duas pontas da produção cafeeira – a faixa pioneira e a faixa decadente – entre si e à Capital de São Paulo. Por elas fluíam pessoas, mercadorias, capital e informação, dando corpo e desenvolvimento à divisão social do trabalho.

Além de conduzir a ocupação das zonas pioneiras, ao estabelecer um contato fácil entre os núcleos distribuídos por várias regiões do estado, a ferrovia possibilitou a transferência de populações de uma região para a outra; tanto colaborou para a cristalização de camadas sociais emergentes, ao transportar imigrantes que se transformariam em colonos, comerciantes ou artesãos urbanos, como também para a transformação de umas categorias sociais em outras, ao transportar colonos que ao se transferirem para as zonas novas se transformariam em pequenos proprietários rurais ou pequenos negociantes.

A ferrovia possibilitou também a difusão da modernização ao conjunto da rede urbana: seja ao transportar informações (jornais, revistas, livros, correio) e mercadorias de usos diversos, seja ao estabelecer o contato entre populações de núcleos e/ou regiões diferentes, seja ao facilitar o acesso às inovações encontradas nos centros urbanos maiores e, principalmente, na Capital.

A apropriação e transformação de terras virgens em terras produtivas nas zonas pioneiras, o parcelamento e transformação de terras gastas para o café em pequenas lavouras produtivas nas zonas antigas, a transferência de produtores das zonas decadentes para as zonas pioneiras, a transferência de capitais de um setor da economia para outro – tudo isso (além, é claro, da própria política de defesa da cafeicultura) requeria empréstimos, financiamentos e operações do setor bancário. Ao mesmo tempo, o transporte das mercadorias agrárias para a sua realização no mercado adequado, assim como o das mercadorias urbanas produzidas no estado ou importadas do exterior ou de outros estados, dependia do sistema ferroviário.

A continuidade do desenvolvimento do estado – ou, em outras palavras, o aprofundamento da divisão social do trabalho ²⁷ – estava na dependência direta desses (e de outros) serviços urbanos. *O sistema urbano criado pelo café passou a ser, ele mesmo, fundamento necessário e viabilizador do desenvolvimento e diversificação do complexo econômico estruturado.*

Vistos de outro ângulo, cada um a seu tempo, a ferrovia e o sistema bancário constituíram avanços no sentido de virem a se constituir *condições sociais e materiais para o desenvolvimento capitalista em São Paulo* ²⁸. Ao viabilizar e agilizar a circulação desenvolveram o processo de acumulação dentro do complexo cafeeiro e, também, constituíram por si mesmos novos nichos para a acumulação, novas possibilidades de investimento e reprodução ampliada do capital originário do café (Cano, 1977). Além disso, ao interligar o sistema urbano paulista, articulando-o internamente e às regiões vizinhas, articularam o mercado (de trabalho e de bens) que deu base ao desenvolvimento paulista.

Mas quero ir mais além no argumento: a ferrovia e o sistema bancário representam passos cruciais na constituição do *ambiente construído* que permitiu o desenvolvimento industrial. O que quero dizer com isto?

Segundo Harvey, o sistema de produção estabelecido pelo capital cria "um ambiente construído que serve de infraestrutura física para a produção, que inclui um apropriado sistema para o transporte de mercadorias". O ambiente construído é ele mesmo "uma mercadoria complexa que compreende inúmeros elementos diferentes – estradas, canais, docas e portos, fábricas, armazéns, esgotos, escritórios públicos, escolas e hospitais, casas, escritórios, lojas etc – cada um deles produzido sob diferentes condições e de acordo com regras muito diferentes. (...) Esses componentes têm que funcionar juntos como um conjunto

²⁷ Desenvolvimento da divisão social do trabalho nas suas várias dimensões: novas formas de divisão entre capital e trabalho, aprofundamento da divisão entre setores e ramos da produção; consumação da divisão de trabalho entre campo e cidade (conforme Marx, 1974: 285-292).

²⁸ Ao discutir a problemática da industrialização retardatária, Cardoso de Mello (1982: 97-98) discute a constituição de forças produtivas capitalistas "em termos de processo de criação das bases materiais do capitalismo", referindo-se especificamente à "constituição de um departamento de bens de produção capaz de permitir a auto-determinação do capital". De uma perspectiva mais ampla, a ferrovia e o sistema bancário, no contexto histórico em que se desenvolveram em São Paulo, foram pré-requisitos para o desenrolar desse processo: contribuíram tanto para o desenvolvimento de relações sociais capitalistas como para a criação de bases materiais para o capitalismo. Nem a ferrovia nem o sistema bancário paulistas foram pioneiros no país mas no contexto das relações que se engendraram dentro do complexo cafeeiro, integraram um processo que em outras regiões do país não se configurou do mesmo modo.

em relação aos processos agregativos da produção, troca e consumo. (...) O ambiente construído é permanente, difícil de alterar-se, espacialmente imóvel e frequentemente absorvedor de pesados investimentos. Uma parte dele é usado em comum por capitalistas e consumidores igualmente (...)" (Harvey, 1978: 115, tradução minha).

As redes bancária e ferroviária, nascidas da acumulação cafeeira e impulsionadas por ela através das muitas articulações internas ao complexo cafeeiro (entre as quais a imigração subsidiada), foram elementos primordiais para que a rede urbana incipiente de meados do século passado se transformasse em poucas décadas num sistema urbano crescentemente potente, cujo crescimento se articulava à expansão agrária. Ao criar condições de apoio à produção rural, criaram também condições potenciais de apoio a outras formas de produção, urbanas. Como faziam a ligação entre a dispersão do agrário e a concentração urbana da Capital, serviram de *ambiente construído* tanto de início para a produção agrária dispersa no estado, como depois para a produção industrial que foi se constituindo, concentrada na cidade de São Paulo e na região em torno. Aos poucos e ao longo do tempo, inverteu-se o sentido dos fluxos econômicos, sociais e migratórios, mas fazendo uso do *mesmo ambiente construído*.

O movimento de expansão das ferrovias, criando novas condições para a divisão interregional do trabalho (ao ultrapassar as fronteiras do estado e conectarem-se com o sistema viário de regiões vizinhas), foi feito enquanto *ambiente construído para o consumo*, uma vez que visava trazer para São Paulo produtos agropecuários produzidos fora. Ao se desenvolver dentro do território paulista a produção industrial, este ambiente construído passou a operar como *ambiente construído para a produção*, permitindo trazer a São Paulo matérias-primas e distribuir para fora o produto da sua indústria.

A expansão urbana em São Paulo não foi pioneira no Brasil, ao contrário: o estado se urbanizou tardiamente em relação a outras regiões. Porém, foi da forma específica como se deu o processo de urbanização em São Paulo – determinado desenvolvimento urbano articulado a determinado desenvolvimento agrário – que resultou a forma específica como eclodiu a industrialização neste estado.

Estou assumindo a idéia de Harvey (1978: 110) de que numa formação social capitalista o meio urbano resulta de investimentos produtivos, isto é, "aqueles que direta ou indiretamente expandem a base para a produção de mais-valia". Para que isto aconteça, porém, é condição necessária que *haja capital* a ser reproduzido.

Neste sentido, explicar o processo de urbanização paulista, dentro do contexto da urbanização brasileira, requer somar à formulação de Harvey o achado de Cano. Houve urbanização no Brasil prévia ao desenvolvimento urbano paulista, resultante dos complexos regionais (Cano, 1977) e configurada por sub-sistemas regionais tenuemente interligados (Santos, 1967); houve também surtos de industrialização dispersos pelo país (Castro, 1975, V. II); mas foi a possibilidade de uma acumulação interna ao complexo regional que, segundo Cano, permitiu a São Paulo dar o passo para a industrialização como processo nacional.

Quero acrescentar a isto outra dimensão, a meu ver fundamental: *esta acumulação pôde ocorrer do modo como concretamente ocorreu graças à estruturação de um sistema urbano com o caráter de ambiente construído para a reprodução do capital*. Isto distinguiu a urbanização paulista em relação à das demais regiões do país e propiciou condições para a concentração industrial em São Paulo²⁹.

Tendo por foco os encadeamentos econômicos que estruturaram o complexo cafeeiro, Cano não analisou em particular o processo de urbanização em que se inseriam. Obviamente leva-o em conta e refere-se a ele, mas sua perspectiva analítica é de que o complexo cafeeiro *gera* um processo crescente de urbanização³⁰. A postura de Cano é clássica: os determinantes do desenvolvimento social em última instância são econômicos; considera a urbanização como um *efeito* do desenvolvimento econômico (não é seu caso, mas alguns economistas chegam mesmo a referir-se ao desenvolvimento urbano como *reflexo* do desenvolvimento econômico).

²⁹ Simplifico a formulação de Harvey ao reduzir a referência de *ambiente construído* à ferrovia e ao sistema bancário. A idéia é fecunda para explicar a relação de simultaneidade no desenvolvimento dos dois processos (de urbanização e do capitalismo) mas é difícil operacionalizá-la por completo; procurei fazê-lo com dois elementos exemplarmente significativos, o que certamente não esgota o problema. Mas, ainda que a análise nesta direção merecesse maior amplitude, creio que o sentido do argumento fica claro.

³⁰ Por exemplo: "À medida que o complexo cafeeiro se desenvolve e gera um processo crescente de urbanização – decorrente de atividades afins, do comércio, da indústria, etc (...)" (Cano, 1977: 60-61).

Creio ser conveniente esclarecer a diferença de pontos de vista. Esclareci na Introdução a abordagem em que tenho trabalhado: a análise de como se produzem concretamente situações urbanas específicas, considerando o processo de urbanização estruturalmente determinado pelo processo de acumulação. Tenhamos claro que esta é uma determinação geral, estrutural; articula-se a determinações particulares dentro de um processo histórico, originando um processo de urbanização concreto, assim determinado, que se materializa em certo tempo e território, através da ação de agentes sociais específicos.

Para que haja o capital e sua acumulação é preciso que agentes sociais se movam e se relacionem, em busca de realizar seus interesses ³¹. O desenvolvimento urbano é um processo social: pessoas organizadas em diferentes formas trabalhando, produzindo, trocando, competindo, inovando, morando em algum lugar e criando suas famílias de algum modo, construindo umas coisas, destruindo outras, reconstruindo-as, apropriando-se ou desfazendo-se de bens, valores, cultura; enfim, grupos, camadas sociais, agentes econômicos, atores sociais diversos relacionando-se de inúmeras maneiras.

Como qualquer outra análise, a do desenvolvimento econômico apreende da realidade apenas uma parte (aquela que interessa investigar): o universo analítico é construído por meio de um recorte selecionado de parte dos processos que constituem o desenvolvimento social, abstraindo os outros papéis dos agentes econômicos, assim como, frequentemente, a particularidade dos lugares. Na prática, o desenvolvimento econômico permeia a vida social e esta é um todo incoerente e complexo, impossível de ser apreendido na totalidade, que os analistas recortam aos pedaços na procura de reconstruí-la de forma ordenada e inteligível.

Se a análise do desenvolvimento econômico faz um recorte específico, a do desenvolvimento urbano fará também o seu, mas diverso e específico. De fato, o desenvolvimento urbano *está contido* na análise de Cano, mas como elemento subordinado: não como meio urbano determinado, materializado numa rede de cidades articulada por relações particulares, mas como produto geral e

³¹ No resultado final de análises deste tipo fica sempre a insatisfação, pelo menos para mim, de que aparecem apenas os interesses hegemônicos e vitoriosos, que conseguiram se materializar em processos econômicos concretos: aqueles que determinaram os rumos do desenvolvimento econômico. As contradições e os conflitos que permearam o processo histórico que resultou na situação concreta analisada desaparecem, submersos. É um outro tipo de abordagem, não estrutural mas que particularize conjunturas específicas, o que dá conta de apreender as minúcias do processo histórico e do entrechoque dos atores sociais; abordagens complementares, alimentam-se uma da outra mas seus achados são diferentes.

inespecífico da economia cafeeira, suporte subjacente à estruturação de atividades econômicas, estas sim articuladas na análise. Referindo-se aos pré-requisitos com que São Paulo contou para a indústria concentrar-se nesse estado, Cano afirma:

"Inicialmente cabe lembrar que a economia cafeeira de São Paulo foi a que apresentou o maior dinamismo no contexto nacional. *Resolvendo pioneiramente sérios problemas de infra-estrutura, como o dos transportes ferroviários, do porto marítimo, de comunicações e de urbanização*, estava, ao mesmo tempo, criando um acúmulo de economias externas que beneficiaram a formação industrial, reduzindo-lhe os gastos de inversão e os custos de produção.

Além disto, o complexo cafeeiro paulista, desde cedo, precipitou a gestação de algo não menos importante: a formação e desenvolvimento de um mercado de trabalho que, dadas as condições em que é formado e ampliado, resultaria em menores pressões nos custos de produção industrial. O satisfatório desempenho da agricultura paulista, por outro lado, proporcionava grande parte do suprimento alimentar à sua força de trabalho, e garantia o abastecimento local de matérias-primas à indústria nascente." (Cano, 1977: 227-228, grifo meu).

O que me interessa aqui é distinguir os recortes e situar o processo de urbanização paulista em outro campo analítico, particular e próprio: retirá-lo da condição implícita ou subordinada, dentro da análise econômica, para constituí-lo como objeto analítico distinto, cuja análise seja fundada em um campo teórico-metodológico específico³².

No meio urbano misturam-se todos os agentes e todas as suas faces. Analisar o desenvolvimento urbano é considerar uma construção histórica resultante da mescla entre muitos tipos de ação social, dentre os quais a ação tendo em vista fins econômicos é apenas um deles (Weber, 1974). O meio urbano é cenário, produto e constrangimento para a multiplicidade de formas de ação social e de dominação (muitas das quais são desdobramentos imprevistos de ações anteriores); esse meio varia conforme a cultura que lhe deu origem e o estágio técnico dos muitos segmentos sociais que o constroem e dele são parte integrante. Desta forma complexo, para analisá-lo podem ser feitos recortes diferentes e o apresentado aqui é um dentre outros possíveis.

O que está no horizonte deste estudo é a busca de analisar um processo de urbanização singular, determinado historicamente por determinações gerais e

³² De fato, "resolver os sérios problemas de infra-estrutura" e deste modo beneficiar a formação industrial pela redução dos gastos de inversão e os custos de produção – conforme o universo de Cano – corresponde à construção do ambiente construído para o capital (e pelo capital) no universo de Harvey. Retomarei isto mais adiante.

particulares que ao se articular dão origem a uma diversidade de expressões urbanas organizadas de certo modo no território. Em suma, trata-se de reconstruir o movimento histórico de constituição de um determinado meio urbano – múltiplo e diverso, concretizado numa rede específica de cidades – explicando ao mesmo tempo sua unidade e sua diversidade.

Deste ponto de vista, o complexo cafeeiro não *gera* a urbanização: em seu movimento de estruturação e desenvolvimento, *ele é a urbanização*. O movimento que a impulsiona e lhe dá unidade é o movimento da acumulação – o qual se enraíza e se multiplica nas cidades e isto só se torna possível porque ao mesmo tempo se constitui um meio social urbano. Mais precisamente, o complexo cafeeiro é *parte constituinte* da urbanização, pois que o meio urbano não se reduz às atividades econômicas ligadas diretamente ao café.

Ao definir os componentes do complexo cafeeiro, Cano aponta oito elementos, dentre os quais *apenas dois não são urbanos*: o café e a agricultura de alimentos e matérias-primas. Refere-se a *segmentos urbanos* do complexo porque considera que seu núcleo é a atividade produtiva cafeeira; esta, para poder se reproduzir ampliadamente, arregimenta recursos através da criação e desenvolvimento de atividades urbanas, constituindo *segmentos* do complexo complementares ao núcleo.

Meu ângulo de visão é outro. Meu objeto é a formação das cidades paulistas, num sistema articulado. E, deste ângulo, a situação se configura de modo diferente: *não fora seu lado urbano não haveria complexo cafeeiro*. O fato é que o empreendimento que desencadeou o movimento de estruturação e expansão desse complexo foi dirigido (voluntariamente ou não) à urbanização: na constituição da imigração e da ferrovia, estruturando um espaço social articulado, produzindo meios de circulação e força de trabalho, reunindo uma população até então inexistente (rural e também urbana) e dando-lhe mobilidade – tudo isto originou necessidades sociais a serem cumpridas e o meio urbano, respondendo-as, se desenvolveu.

"... o café, o principal compartimento da economia paulista e também o maior empregador de força de trabalho, determinava a taxa de salários, que flutuava de acordo com seu movimento cíclico. Na expansão, ao promover um fluxo imigratório que excedia suas próprias necessidades, proporcionava um excedente de trabalhadores livres ao setor urbano. Na crise, não restava qualquer alternativa aos trabalhadores do café senão a de emigrar para as

idades, uma vez que os outros complexos exportadores eram incapazes de absorvê-los.

Assim, na crise, *a oportunidade que efetivamente existia, era a de se empregarem nas atividades urbanas*, principalmente na indústria e nas ferrovias." (Cano, 1977: 230, grifo meu).

O complexo *econômico* cafeeiro constituiu-se de um conjunto de *atividades* econômicas. Entretanto, essas atividades foram criadas e estruturadas por certos *agentes sociais*, mobilizando e dando origem a *categorias sociais* diversas e utilizando-se de um conjunto de *equipamentos urbanos* construídos precipuamente para alavancar a acumulação da riqueza produzida pela cafeicultura (além de outros, surgidos da necessidade de fazer frente às necessidades da população reunida nas cidades). Portanto, o complexo cafeeiro constituiu-se, igualmente, de um conjunto de atividades *urbanas*.

O que define esse conjunto como um *complexo econômico* é o fato de dessa articulação de atividades ter brotado a multiplicação da riqueza gerada pelo café. Mas este conjunto de atividades inseriu-se e foi permeado por um sistema de relações sociais que ultrapassou de muito os nexos internos da acumulação cafeeira (desde os mais simples exemplos: quem trabalhava nessas atividades, o que faziam suas famílias, onde e como viriam a morar, de onde vinham, que inovações traziam, para onde iam, que inovações levavam, o que consumiam, de que serviços precisavam, o que mais sabiam produzir além do que lhes foi requerido de imediato etc, etc).

Tendo em vista seus objetivos, Cano de modo geral abstrai essas relações e enfatiza em sua análise os encadeamentos econômicos que fizeram do conjunto um complexo econômico que permitiu instaurar-se a acumulação cafeeira. Partindo do patamar que sua análise oferece, acrescento outra dimensão analítica à noção de complexo cafeeiro: não apenas como complexo *econômico*, mas como complexo *urbano*.

Movemo-nos em campos analíticos distintos. Cano abstrai a multiplicidade das relações urbanas para dedicar-se especificamente à análise das relações econômicas; faço também recortes e abstrações, mas de natureza diferente: procuro investigar como as relações econômicas se realizam como relações sociais e, junto às demais, no conjunto produzem um certo universo urbano.

E qual seria este universo? Um determinado meio físico (natural e construído) que tem por correspondência um determinado meio social, onde relações diversas (econômicas, políticas, religiosas, de vizinhança etc) mesclam-se e interagem – não em separado, como as recortam as disciplinas ao analisá-las, mas exercidas por pessoas em diversos papéis sociais.

O desenvolvimento urbano relacionado à expansão da cafeicultura resultou da forma como se organizou o empreendimento cafeeiro: resultante da articulação entre, de um lado, a ação de agentes sociais fazendo frente às necessidades de sua produção e reprodução ampliada e, de outro lado, a forma de organização e evolução da cafeicultura no território. O complexo cafeeiro se estruturou no sentido de desenvolver a produção e comercialização do café e gerou um processo de acumulação mercantil; a política de defesa da cafeicultura, fruto do próprio complexo econômico, permitiu a expansão cafeeira para o Oeste, potencializou a acumulação dentro dele e criou condições para a sua diversificação; o complexo desenvolveu dentro de si novas possibilidades para a acumulação e, também, para a superação dele mesmo.

Os desdobramentos internos do complexo cafeeiro implicaram necessariamente um desenvolvimento da divisão social do trabalho: primeiro organizada segundo *um* padrão ordenador, definido pela organização produtiva para a acumulação cafeeira, gradualmente foi tendendo a organizar-se segundo *outro* padrão ordenador, à medida que se estruturava um modo de produzir especificamente capitalista em São Paulo ³³.

Associando-se a contínua expansão do café à resposta às necessidades postas pelo desenvolvimento do complexo cafeeiro (isto é, o aprofundamento da divisão social do trabalho expressa no processo de urbanização), resultou uma quase imposição de diversificação da produção agrícola, a menos que se quisesse deixar parte das terras inexploradas ou abandonadas, quando havia mercado para novos produtos ³⁴.

³³ Restrinjo-me à situação paulista. A generalização de relações sociais capitalistas a partir de São Paulo sobre o resto do país, subordinando outras regiões e outras formas de produção, é discutida por Oliveira, 1972 e 1977(a).

³⁴ O grau de subutilização do solo vigente no começo do século em São Paulo pode ser avaliado pelo seguinte: as 56 900 propriedades existentes em 1904/05, ocupando uma área de 5 000 000 de alqueires, utilizavam apenas 636 000 alqueires com lavouras (12,5%); pastagens e campos ocupavam 1 448 000 alqueires (28,8%) e o restante das terras, quase 3 000 000 de alqueires, estavam inaproveitadas – 57% ocupadas por florestas e apenas 2% de áreas não utilizáveis (Castro, 1975, v.II: 68).

Num período em que comprar de outros estados do país correspondia a uma importação sujeita a taxas e quando a principal receita dos estados advinha do imposto sobre as exportações (o que vigorou até o Estado Novo), a diversificação agrícola do estado de São Paulo significou trazer para dentro do território paulista a capacidade de suprir tanto as necessidades de alimentos que sustentassem o processo de urbanização como as necessidades de matérias-primas que sustentassem o processo de industrialização. E, ao trazer para dentro de si mesmo tanto quanto possível o circuito da acumulação, rompeu-se o circuito predominantemente cafeeiro do complexo econômico estruturado³⁵.

Ao se diversificar no estado a atividade agrária, esta, diante das condições engendradas pelo complexo cafeeiro – rede urbana estruturada e crescente, com um sistema de comunicação e circulação eficaz – pôde imediatamente articular-se a uma indústria já existente (caso do algodão) ou dar origem a indústrias novas (caso da carne e da seda), intensificando com isso o crescimento urbano do sistema e exercendo um efeito urbanizador local que o próprio café não tivera³⁶.

Sobre esta nova base consumou-se a divisão de trabalho entre campo e cidade no estado de São Paulo – cada um colaborando decisivamente para o desenvolvimento do outro numa divisão do trabalho produtivo dirigido a um processo de acumulação agora especificamente capitalista. Com isto consumou-se um novo padrão na divisão nacional do trabalho. Antes, outras regiões do Brasil faziam o papel de *campo*, no sentido de fornecer alimento (por exemplo o sul) e matéria-prima (por exemplo o algodão do Nordeste), para São Paulo poder desempenhar o papel de *cidade*, no sentido de consumir um excedente agrícola produzido alhures (o que permitiu a produção que resultou na acumulação capitalista)³⁷.

Ao desenvolver a produção agrária e concentrar dentro de si mesmo a divisão de trabalho entre cidade e campo necessária para manter em marcha o desenvolvimento do processo de acumulação, São Paulo conquistou posição

³⁵ Mais tarde, superados os entraves ao estabelecimento de um mercado nacional integrado, São Paulo devolveu a outras regiões tarefas que neste período assumiu. A este respeito, ver Oliveira, 1977(b).

³⁶ Houvera algodão em São Paulo desde 1860 e Sorocaba era a expressão do desdobramento urbano desta cultura. Contudo, a indústria têxtil em São Paulo desenvolveu-se de fato (não como caso isolado mas como parte de um processo de industrialização) somente dentro do contexto urbano e sócio-econômico criado a partir do complexo cafeeiro capitalista. Desenvolveu-se, além disso, primeiro com o algodão do Nordeste e depois com o algodão paulista.

³⁷ Formulação sugerida por Castro, 1975, v. I: cap. 2.

dominante na divisão nacional do trabalho, que com isto se redefiniu – tanto porque outras regiões perderam o mercado paulista para seus produtos e foram obrigadas a rearticular-se na nova situação, como porque o processo de desenvolvimento paulista desaguou num intenso desenvolvimento industrial que fez novas demandas às outras regiões do país ³⁸.

Neste movimento, a urbanização enquanto *processo* correspondeu à forma como concretamente foi ocorrendo o desenvolvimento da divisão social do trabalho: a população crescendo (em resultado de uma política deliberada), novas atividades surgindo tanto na cidade como no campo, as relações sociais e de produção se transformando, a divisão de trabalho cidade-campo se instaurando. O processo de urbanização foi a *forma concreta pela qual se operou* a transformação no padrão de acumulação.

De que modo? Enquanto *resultado*, a urbanização correspondeu ao estabelecimento de relações sociais capitalistas, à estruturação de um mercado de trabalho, de bens e de capitais, e à produção de um ambiente construído para viabilizar e reproduzir a acumulação do capital cafeeiro mas que veio a viabilizar a acumulação do capital industrial (e a alimentá-la). *Dirigido de início especificamente para a reprodução e ampliação da acumulação cafeeira, a própria construção desse ambiente urbano foi parte integrante do processo através do qual se transformou o padrão de acumulação.* O ambiente construído para os interesses da acumulação cafeeira resultou num ambiente construído adequado para os interesses da indústria – esta pôde se utilizar dele de imediato, sem precisar produzi-lo. É o que Wilson Cano reconhece, com outras palavras, na citação apresentada páginas antes.

A específica forma histórica em que se estruturou o sistema urbano paulista não só permitiu operar-se a passagem para nova etapa de acumulação, mais desenvolvida, como constituiu uma vantagem comparativa para a indústria paulista em relação às demais indústrias regionais do país. De saída ela já encontrou: um ambiente construído pronto para o capital, uma reserva de força de trabalho pronta para ser convertida para a indústria, um mercado interno articulado e uma agricultura comercial articulada à atividade urbana.

³⁸ É imprecisa a delimitação territorial-administrativa do estado para circunscrever esse processo; de fato, a rede de relações que o constituem ultrapassa os limites do estado: o norte do Paraná era muito mais uma extensão do complexo cafeeiro paulista do que parte do complexo regional do sul e o mesmo acontece com certas áreas de Minas Gerais.

A constituição de um sistema urbano articulado permitiu não só a mudança da base produtiva do sistema – da dispersão do agrário para a concentração urbano-industrial – mas também carrear para a Capital recursos de todo o sistema, que alimentaram a formação e consolidação da metrópole paulista.

A importância do complexo cafeeiro para esta passagem histórica não é devida apenas à sua natureza econômica, como complexo de atividades produtivas dentro do qual se produziu a acumulação necessária para a instauração do processo de industrialização. Igualmente importante é sua natureza urbana e ambas são indissociáveis.

No conjunto, o complexo cafeeiro proveu a massa de força de trabalho que pôde ser mobilizada para acionar a indústria; promoveu a ocupação de terras agriculturáveis que serviram de suporte para a aceleração da divisão de trabalho entre campo e cidade, concomitantemente à concentração populacional e industrial na capital de São Paulo e seu entorno; criou uma rede de meios de circulação social e material; gerou equipamentos e serviços para a reprodução da força de trabalho (rural e urbana); gerou equipamentos e serviços de apoio à produção.

Essa transformação social ocorreu através da expansão e adensamento da rede urbana e do crescimento de centros regionais intermediários entre São Paulo e a frente pioneira em avanço. Criou-se, assim, o embrião da hierarquia funcional urbana que se desenvolveria progressivamente no desenrolar da história paulista.

Assim, se as cidades existentes no período da economia exclusivamente exportadora podiam ser definidas principalmente como a "sede do capital comercial que, controlando a produção agroexportadora, fazem a ligação dessa produção agroexportadora com a circulação internacional de mercadorias" (Oliveira, 1978: 46), o complexo cafeeiro acabou por instaurar nova ordem.

Capítulo 3

NA URDIDURA DA URBANIZAÇÃO A TRAMA DA TRANSFORMAÇÃO

O desenvolvimento urbano na mutação do complexo cafeeiro

Ao ganhar uma sobrevida, o complexo cafeeiro ingressou num processo de mutação.

Um passo importante neste sentido foi a mudança na forma de participação da ferrovia no complexo – não no complexo econômico, mas no complexo urbano cafeeiro. Ao avançar celeremente adiantando-se ao café, a ferrovia passou a abrir ela mesma o território e necessitou lançar mão de elementos novos, de que no início não precisou. Ao estruturar-se o complexo econômico cafeeiro no Centro-Leste, a ferrovia limitou-se a articular um território previamente organizado em fazendas e cidades, ligadas por caminhos em melhor ou pior estado de conservação. Já no Oeste Pioneiro, avançando sobre a floresta, a ferrovia precisou estruturar a ocupação do território, prepará-lo para ser alcançado e trabalhado por mãos não indígenas; necessitou, portanto, transformar a terra em propriedade onde quer que isto ainda não tivesse ocorrido.

Tal transformação foi operada pela associação entre ferrovia e agentes sociais originados nesse próprio processo: empreendedores imobiliários, personificados ou por empresários já estabelecidos, ou por indivíduos com tino empresarial que antevendo a oportunidade de lucro pela expansão das ferrovias para o Oeste anteciparam-se em comprar terras para revendê-las no momento oportuno. Tanto empresários da própria Companhia Paulista de Estradas de Ferro exerceram esse papel, como empresas novas foram criadas especificamente com este fim.

Para que a agricultura se viabilizasse era preciso transporte e para que a ferrovia se viabilizasse era preciso uma base comercial para o tráfego de seus trens – ou seja, pessoas instaladas produzindo e consumindo, produtos a serem vendidos e comprados. Daí a necessidade de duas coisas: o loteamento e venda das terras e a fundação de "patrimônios", isto é, pequenos centros de mercado e abastecimento, que fornecessem também apoio religioso e alguns serviços aos agricultores.

Este é um primeiro aspecto que diferencia a urbanização no Oeste Pioneiro daquela ocorrida no Centro-Leste: cidades foram deliberadamente criadas para dar apoio a uma atividade econômica já em curso, em desenvolvimento no território. Em palavras mais exatas: foi dada extensão à rede urbana deliberadamente, para que fosse possível dar extensão à atividade econômica.

E o que viabilizou isto foi a associação entre duas empresas: ferroviária e imobiliária. Desdobrou-se a personificação imobiliária do capital para incorporar terras à expansão agrícola, que agora se dava sob uma forma histórica nova: através de loteamentos empresariais, dando extensão à base material do processo de acumulação capitalista então em expansão (de per si ou em associação com outras personas do capital).

Com isto, novos atores sociais puderam surgir e se multiplicar no espaço social assim criado no Oeste. Num contexto de expansão econômica e urbana, grandes eram as possibilidades de mobilidade e ascensão social: ex-colonos tornaram-se proprietários de terras, comerciantes ou artesãos, donas de casa transformaram-se em professoras ou parteiras, indivíduos habilidosos tornaram-se construtores, médicos constituíram clientela, e assim por diante (entrevistas realizadas em Marília e São José do Rio Preto forneceram farta evidência nesse sentido).

Ao avanço ferroviário que fez com que os trilhos se adiantassem à agricultura no território, casou-se o acordo político de sustentação da cafeicultura assinado em 1906. Foi precisamente entre 1905 e 1915 o grande arranque dos trilhos para o Oeste: a Araraquarense perseguindo o café na região de Rio Preto acima do rio Tietê, a Noroeste atravessando áreas desocupadas entre o Tietê e o Aguapeí e alcançando a margem do rio Paraná, a Sorocabana seguindo entre o rio do Peixe e o Paranapanema e quase chegando ao rio Paraná.

Ao chegar a ferrovia ao Oeste, deparando com áreas de tradição pecuária e terras não inteiramente adequadas para o café, loteamentos foram feitos recortando sítios e fazendas, onde se associaram agricultura e pecuária.

Este é um dos ângulos de como a urbanização movida pelo complexo cafeeiro foi se autonomizando do café (ainda que movida por ele) e adquirindo dinâmica nova.

Outro ângulo importante é a fixação das raízes em solo paulista de um capital moderno, estrangeiro, em meio à expansão agrária extra-café. É sabido que durante a Primeira Guerra segmentos produtivos diferentes tiveram oportunidade de se desenvolver, seja para suprir mercados externos cujos fornecedores estavam envolvidos na guerra, seja para aproveitar excedentes em busca de aplicação num período em que a imigração estrangeira diminuiu e a procura externa de café também, devido ao esforço de guerra dos países consumidores. A indústria da carne foi um desses segmentos e nele se enraizaram capitais que deitavam raízes além-fronteiras configurando empresas multinacionais como Armour, Swift e outras.

Década e meia depois, nos anos 30, a expansão algodoeira permitiu nova frente de investimento para capitais estrangeiros alocados na indústria de alimentos. Substituindo o café na pauta do mercado externo, a exportação de fios deixava em aberto a transformação industrial do caroço, matéria-prima para produzir óleo comestível em substituição à banha de porco. Mais uma vez capitais estrangeiros experientes no ramo, representados por empresas como Sanbra e Anderson Clayton, encontraram oportunidade para expandir seu enraizamento multinacional.¹

Por outro lado, num período em que a indústria têxtil estava em desenvolvimento no mundo e não só no Brasil, delineou-se no Oeste Pioneiro uma nova articulação entre a imigração estrangeira e a economia paulista, configurada agora através do algodão e permeada por relações inteiramente distintas das que caracterizaram a imigração estrangeira no contexto do complexo cafeeiro. Tal novidade decorreu da participação ativa de um dos países emissores desses fluxos – o Japão – na produção além-mar da população emigrada, numa política deliberada de obter benefícios dessa emigração em prol também do desenvolvimento japonês.

¹ Ênfase aqui não a importância quantitativa desse fenômeno, mas a diversificação qualitativa das relações sócio-econômicas que estruturavam o território paulista.

Se por um lado o desenvolvimento da indústria têxtil e alimentícia (cujas plantas se fixavam coladas às fontes de matéria prima e portanto distribuídas no território) foi possível pela demanda crescente originária da urbanização articulada pelo complexo econômico cafeeiro – demanda inerente ao complexo *urbano* cafeeiro – por outro lado estes aspectos evidenciam que parte dessa indústria paulista não brotou simplesmente da diversificação interna a este complexo econômico, mas foi fruto também do movimento geral do capitalismo ampliando internacionalmente suas raízes².

Um terceiro ângulo da autonomização do desenvolvimento urbano em relação ao complexo cafeeiro diz respeito à mudança na forma de estruturação do território. O papel da ferrovia neste processo variou conforme o momento histórico em que ocorreu, dependendo da forma como ela se articulou ao complexo econômico cafeeiro ao longo de seu desenvolvimento.

Na porção Central do estado, berço de origem do complexo (cuja expressão urbana Rio Claro exemplifica), o café definiu a importância das cidades muitas vezes reforçando um dinamismo adquirido anteriormente através da riqueza produzida pela exportação do açúcar (caso de Itu, Campinas e outras). Ao chegar depois e interligar esses núcleos numa rede articulada, a ferrovia reforçou o crescimento de cidades que já desfrutavam de um vigor previamente adquirido; a ferrovia foi em busca de canalizar (e aproveitar) a riqueza que nelas já era produzida.

Na porção Norte do território paulista, a estrada-de-ferro teve um papel mais marcante, porque viabilizou a expansão cafeeira numa parte do estado onde o meio de transporte era fundamental, dada a distância em relação ao porto – a bibliografia comumente se refere à "abertura" da região cafeeira de Ribeirão Preto pela Mogiana. Ali, a grande propriedade cafeeira e a ferrovia dividiram a responsabilidade pelo dinamismo urbano que se instaurou.

O grande centro de Ribeirão Preto, tal como o de Campinas, tanto foi um importante produtor de café como um importante nó ferroviário (e o mesmo pode-se dizer, em escala menor, quanto a Araraquara). Mas, diversamente de Campinas, Ribeirão não havia acumulado riqueza anterior com o açúcar; ao

² Trata-se aqui de uma manifestação concreta do que Sérgio Silva assinala no começo de seu estudo referindo-se ao processo geral: a transição capitalista no Brasil é explicada "fundamentalmente pela ascensão do modo de produção capitalista a seu estágio supremo, e a constituição de uma economia capitalista mundial" (Silva, 1976: 19).

contrário, situava-se em região parcialmente ocupada pela pecuária e esta, por não ocupar mão-de-obra numerosa, também não enseja grande multiplicação de núcleos urbanos ³. Já foi referido o papel de Barretos, centro originado de atividades ligadas à pecuária e às relações de comércio com Minas e Goiás.

Assim, na grande região em que se destacou Ribeirão Preto a ferrovia determinou a configuração urbana regional (partilhando isto com o café) mas também encontrou um espaço parcialmente estruturado pelos fluxos de comércio e de gado estabelecidos anteriormente com os estados vizinhos. Além disso, a ferrovia teve aí uma influência particularizada, pois a região foi cortada por três empresas diferentes – Mogiana, Paulista e Araraquarense – o que definiu zonas de influência diferentes no mesmo espaço regional.

No Oeste, finalmente, a influência da ferrovia foi radicalmente determinante na estruturação do espaço e da rede urbana, articulada ao processo de ocupação agrícola movido inicialmente pelo café e, com a crise deste, principalmente pelo algodão ⁴. E a entrada em cena do transporte rodoviário acrescentou novo elemento à dinâmica da ocupação, operando nova mudança em relação ao papel que a ferrovia desempenhara em outras partes do território paulista (e o caso de Marília ilustra bem essa mudança).

Portanto, a sobrevida do complexo cafeeiro, que fez com que a ocupação do território se estendesse até o Oeste, configurou um período de mutação – tanto na economia como no desenvolvimento urbano paulistas.

Vimos na Introdução que Cardoso de Mello (1982) atribui um significado preciso a *processo de industrialização*: o de constituição de forças produtivas capitalistas, através de um processo histórico específico, em que após a gênese do capital industrial foram sendo reunidas condições para a instalação de um segmento de bens de produção capaz de internalizar o circuito do processo de acumulação e assegurar a autodeterminação do capital daí por diante.

Mais uma vez, é curioso constatar como o foco de observação do analista condiciona o alcance do seu olhar. Assim como Wilson Cano, Cardoso de Mello refere-se a aspectos urbanos do desenvolvimento histórico ocorrido

³ Canabrava (1972) informa que, graças ao comércio de animais importados do sul para serem vendidos ao norte, desenvolveram-se no século XVIII fazendas de criação ao longo do caminho para as Minas (o caminho de Goiás).

⁴ Isto talvez tenha ocorrido com força relativamente menor na região de Rio Preto, em cuja ocupação também tiveram peso fluxos anteriores de comércio e de gado com Mato Grosso e as regiões vizinhas.

nesse período, sem que tampouco a sua análise ilumine por inteiro a dimensão urbana do objeto construído pela análise econômica; ainda que chegue muito perto, o foco do olhar se dirige a outro ponto e a visão do objeto urbano – *que no mesmo processo está se constituindo* – permanece desfocada. A existência de cidades é pressuposta e indiferenciada:

"... em primeiro lugar, (...) o capital cafeeiro é, ao mesmo tempo, agrário, industrial e mercantil, e (...) convém pensar num complexo exportador cafeeiro, integrado por um núcleo produtivo, que inclui as atividades de beneficiamento, e por um segmento urbano, que acolhe os serviços de transporte (estradas de ferro, portos, etc), as atividades comerciais (casas importadoras e exportadoras) e financeiras (bancos). Deste ponto de vista, a acumulação cafeeira é, em grande medida, acumulação urbana, que absorveu boa parte da força de trabalho imigrante e exigiu a importação de meios de produção (trilhos, materiais de construção, equipamentos ferroviário e portuário, etc).

... em segundo lugar, (...) a reprodução da força de trabalho empregada quer no núcleo produtivo, quer no segmento urbano foi, em boa parte, dependente das importações de alimentos e bens manufaturados de consumo." (Cardoso de Mello, 1982: 128-129).

O meio urbano é dado (implícito e estático) e o movimento dinâmico da sua estruturação e do seu desenvolvimento não assoma à superfície da análise. Muito embora a acumulação cafeeira esteja sediada nas cidades (e em diferentes graus, pois a acumulação cafeeira não se distribuiu igualmente no território), e seja personificada em várias formas de capital produzido e reproduzido no meio urbano, este aparece à análise simplesmente como um *segmento* do complexo cafeeiro, que *acolhe* serviços e atividades.

Entretanto, as cidades são *constituídas* por essas várias personas do capital, como também *constituem* o *locus* de reprodução da força de trabalho: mercado através do qual as importações chegariam aos consumidores, local onde em breve tais importações seriam parcialmente substituídas por uma fabricação própria, centro de reunião de meios para a reprodução social da força de trabalho (serviços religiosos, escolas, associações culturais, serviços de saúde etc); e nas cidades também se tinha acesso a insumos produtivos, tais como sementes, ferramentas, implementos agrícolas.

Ao caracterizar a fase que se abre a partir de 1933 no período de transição e analisar os obstáculos que se antepunham à industrialização pesada, Cardoso de Mello afirma:

"O capital industrial dispunha de oportunidades lucrativas de inversão, com um risco baixo, na medida em que percorresse seu 'caminho natural', afrontando sempre as 'linhas de menor resistência': expandir a indústria existente e promover a diferenciação limitada do setor de bens de produção e do setor de bens de consumo, com a formação da indústria de bens duráveis 'leves', ou, mesmo, *converter-se em capital mercantil, invadindo, por exemplo, o ramo imobiliário urbano e o de comercialização de produtos agrícolas*" (Cardoso de Mello, 1982: 112-113, grifo meu).

Sobre esta passagem do processo de industrialização farei referência na Conclusão, mostrando como esse "caminho natural" se desenhou no território; quero aqui assinalar que a despeito do meio urbano não fazer parte do universo analítico do autor, mesmo assim aparece como destino de um desdobramento "natural" do capital nascente – ainda que considerado como um relativo *desvio* do curso que deveria fazer como capital industrial.

Tanto em textos econômicos como em sociológicos é comum ser abstraída a natureza urbana dos fenômenos analisados, por serem privilegiadas as relações estruturantes dos processos abordados. Uma visão mais ortodoxa tende mesmo, às vezes, a atribuir um *status* teórico menor a estudos que privilegiam a análise do urbano. No campo da Sociologia, possivelmente seja um resquício da crítica à visão – criticável porém pioneira – dos estudos de Chicago, cuja ecologia humana do início do século reificava as cidades em detrimento dos processos sociais gerais que as ultrapassam. De qualquer modo, o desenvolvimento urbano é um problema clássico mesmo quando não explicitado, subjacente aos conceitos de *sociedade* e de *divisão do trabalho social* (ou de *divisão social do trabalho*).

A abordagem marxiana, ao lidar com categorias como classes sociais, Estado ou capital, move-se também num campo urbano ainda que não o explicita. É significativo que autores desta formação tenham feito o esforço teórico de resgatar o meio urbano para o campo central da análise, tirando-o da sombra e investigando a relação entre a constituição do capital e a estruturação do espaço social – criações simultâneas e complementares, pois que o capital não existe sem a cidade. Em que pesem diferenças de abordagem, há concordância em que na urbanização capitalista a lógica do capital preside o crescimento urbano.

Harvey assinala a relação entre o espaço urbano e o capital; Cardoso de Mello estuda a gênese do capital no Brasil, considerando que as linhas de força

deste processo passam pelo estado de São Paulo. A investigação aqui desenvolvida busca resgatar e dar forma à relação existente entre o processo de urbanização paulista e a formação histórica do capital engendrada no estado de São Paulo.

De uma perspectiva analítica mais geral, constata-se que a urbanização articulada pela acumulação cafeeira cedeu lugar à urbanização articulada pela acumulação especificamente industrial. A idéia de um *desenvolvimento propriamente urbano* intermediando as duas – e operando esta passagem – encontra ressonância na formulação de Cardoso de Mello a respeito do processo de industrialização como constituição de forças produtivas capitalistas "em termos do processo de criação das bases materiais do capitalismo".

Ao afirmar isto, não me prendo ao objetivo precípua do autor (buscar a origem da constituição de um departamento de bens de produção capaz de permitir a autodeterminação do capital) mas reporto-me à reflexão de Lojkin (1981) ao resgatar de Marx a necessidade de certas "condições gerais da produção" para o desenvolvimento da indústria (Livro I de *O Capital*, capítulo sobre a grande indústria) e de Harvey (1989), ao pensar o ambiente construído urbano como capital fixo integrante do circuito geral da acumulação.

Vejam. O complexo cafeeiro consistiu na mobilização de recursos para, em princípio, simplesmente viabilizar lucros maiores para a cafeicultura. Entretanto, ao fazerem isto, os agentes sociais envolvidos acabaram por dar origem a um processo de acumulação. Sobre esta acumulação instaurada, os analistas cuidam de enfatizar sua natureza particular, esdrúxula, incomum – forma original brasileira de "acumulação primitiva", forma concreta em que se fez a passagem histórica que deu lugar, no estado de São Paulo, à formação e consolidação do capital industrial⁵.

Foi desta maneira que se gestaram "condições gerais da produção" peculiares no Brasil, concentradas no território paulista. E por que em São Paulo? Porque aqui se reuniram condições especialmente propícias – geográficas e sociais, num contexto histórico específico. Destacar a gradual autonomização da urbanização em relação ao complexo cafeeiro busca trazer para o foco central da análise alguns aspectos desta passagem, decorridos entre o auge do complexo cafeeiro e a implementação cabal da indústria, em que o desenvolvimento

⁵ Restrinjo-me ao processo passado em território paulista, não entrando no mérito do que ocorreu enquanto isto em outras regiões do Brasil, como por exemplo no Rio de Janeiro.

urbano desempenhou papel particularmente significativo (o que em princípio é reconhecido de modo geral, porém pouco analisado no que diz respeito ao processo de urbanização ele mesmo).

Entre o café e a indústria houve intenso desenvolvimento urbano; houve o algodão, houve a conversão da floresta em território apropriado e estruturado, houve o crescimento da população, houve a instauração de um mercado, houve inúmeros fatores que ultrapassaram as particularidades do café ou da indústria. Se de um ponto de vista a acumulação é financeira, de outro são necessários atores sociais que movam o processo e um ambiente físico e social onde ele se realize. Uma sociedade industrial é um ser urbano – complexo, diversificado, multifacetado e concreto – complemento necessário sem o qual não há onde o capital se enraizar nem como se multiplicar.

Por que teria se multiplicado o capital em várias frentes de inversão? Não só por oportunidades exclusivamente inerentes à esfera econômica, mas por terem se criado agentes sociais capazes de *mover* a transição da ordem econômica para um novo formato. E é disto que trata esta investigação: um ambiente construído urbano foi se desenvolvendo (base material para a diversificação do capital) e inúmeros atores sociais novos nasceram e cresceram possibilitando tal passagem, dando corpo para que se estabelecessem relações sociais capitalistas.

Por que levou tanto tempo a generalizar-se o processo de desenvolvimento industrial pelo resto do país? Por que remanesceram diferenças regionais? Por que foi necessário um esforço tão grande do Estado nas muitas décadas seguintes para viabilizar a industrialização num âmbito nacional mais amplo? Porque criaram-se no estado de São Paulo condições sociais particulares articuladas a uma conformação geográfica específica, por uma construção histórica singular (do mesmo modo como foram singulares as condições criadas em outros pontos do território nacional).

Para a acumulação cafeeira se desenvolver e dar origem a um capital especificamente industrial, foi preciso que se reunissem condições gerais que o viabilizassem: a reprodução da força de trabalho, além de sua produção; um ambiente que favorecesse a monetarização do sistema através da ampliação de relações assalariadas; o surgimento de outros campos de investimento, que fortalecessem a circulação e acumulação do capital até que fosse ampliado o

parque industrial a ponto de a indústria se tornar dominante na gestão do processo; mercado consumidor estruturado, meios de circulação material, infraestrutura habitacional etc, etc.

O desenvolvimento urbano não decorreu de modo homogêneo no estado de São Paulo mas também ele tendeu a se diferenciar, tanto pela origem diversa das cidades como pelo papel que tiveram que desempenhar na divisão de trabalho que foi se estruturando em território paulista.

As regiões da porção Leste do estado, estrategicamente localizadas entre as frentes de expansão cafeeira e o "sistema São Paulo - Santos", de ocupação antiga e urbanização mais consolidada, foram beneficiadas ao longo de décadas pela reinversão de excedentes da economia cafeeira e nelas a função industrial tendeu a se desenvolver de modo mais amplo. Os centros urbanos dessas áreas, onde à sedimentação da riqueza produzida pela agricultura somou-se o acréscimo da atividade industrial, tenderam a transformar-se em concentrações urbanas maiores. Aí se localizam os grandes centros regionais formados em território paulista: Campinas, Ribeirão Preto, Sorocaba.

No Oeste predominou nas cidades um outro papel funcional: dar apoio e retaguarda ao avanço da frente pioneira e à ocupação produtiva do campo, então em processo. Nessa áreas os centros regionais formados tiveram tamanho sensivelmente menor e destacaram-se do restante da rede muito mais pelo âmbito de sua área de influência e pela escala dos serviços prestados, do que pela diferenciação funcional. Também neles se desenvolveu uma indústria, mas mais tardia e principalmente ligada à transformação de produtos agrícolas produzidos na região.

A comparação entre Rio Claro e Marília – uma no Leste e outra no Oeste – dá uma idéia da diversidade do meio urbano historicamente constituído no estado de São Paulo e permite explorar o significado do que foi dito acima em termos da tessitura do tecido urbano. Apesar de seu volume populacional relativamente assemelhado, evidenciam combinações diferentes de elementos e funções urbanas, em razão tanto da diversidade de sua origem histórica como do papel diferenciado que vieram a desempenhar no sistema urbano.

O que define o meio urbano são basicamente as atividades terciárias – comércio e serviços – as quais reproduzem ou inovam comportamentos sociais, reiteram ou rompem costumes estabelecidos. É o conjunto das atividades

terciárias que fazem o amálgama que constitui o meio urbano; fazem do cidadão um consumidor, reproduzem a cultura, inovam ou conservam hábitos e valores; ao dar retaguarda aos setores produtivos, colaboram ou obstaculizam o seu progresso e eventuais inovações. Um dos aspectos que caracteriza este período de transição é a tendência de o tecido urbano paulista começar a se diferenciar. E, no caso de São Paulo, o meio urbano decididamente colaborou para a inovação do setor produtivo.

Retomemos o fio da expansão da rede urbana. Vimos no capítulo anterior que 84 municípios foram criados entre 1900 e 1929, triplicando o número existente no momento em que começou a se estruturar o complexo econômico cafeeiro. No ano da crise, São Paulo alcançara um total de 245 municípios – quase a metade da rede que viria a ser constituída pelo adensamento e expansão provocados posteriormente pelo desenvolvimento industrial.

Quando a crise de 1929 desestruturou em definitivo a economia cafeeira, a marcha da ocupação mais uma vez diminuiu de ritmo. Muito embora o café em 29 fosse ainda o grande impulsionador da ocupação de novas terras, já nesta época a produção agrária era suficientemente diversificada para também sustentar a marcha da ocupação. A frente pioneira já alcançara o rio Paraná em dois pontos – na Noroeste e na Alta Sorocabana – restando ainda por ocupar as regiões da Alta Paulista e o final da zona da Araraquarense.

Nos anos 30 caiu o ritmo de expansão da ocupação: entre 1930 e 1933 nenhum município novo surgiu, enquanto os criados no restante da década distribuíram-se principalmente no Oeste Pioneiro, boa parte em zonas recentemente desbravadas: no trecho inicial da Alta Paulista e no trecho da Noroeste depois de Araçatuba. Também o processo de desmembramento de municípios sofreu turbulências nos anos 30: em 1934 foram suprimidos 22 municípios, dos quais dez foram restabelecidos até 1937 (Forjaz, 1954: 249). O saldo no acréscimo de municípios nesta década correspondeu a cerca de um terço do número de desmembramentos ocorridos na década anterior.

As condições criadas pela política de sustentação da cafeicultura implantada pelo governo central *no começo do século* deram início a um processo de mutação do complexo cafeeiro, que atingiu seu auge nos anos 20 quando a incorporação dessa política pelo governo estadual estimulou a corrida

para o Oeste. Ao longo de todo este período (mas especialmente nas décadas de 20 e 30) configurou-se uma gradual transição na organização do trabalho em território paulista: inicialmente articulada basicamente pelo complexo econômico cafeeiro, ela foi absorvendo novas características decorrentes do início da produção industrial e do próprio desenvolvimento urbano que se disseminava.

Desenvolveu-se uma indústria de transformação de produtos agrícolas, e também de alguns implementos para esta produção, relativamente dispersa e distribuída desigualmente no território, ao mesmo tempo que uma indústria mais diversificada concentrava-se na região da Capital. Acrescentava-se nova função urbana ao sistema de cidades originado do complexo cafeeiro; enquanto isto, o avanço da ocupação do Oeste, em que ao café somara-se o algodão e a pecuária, ia originando novos municípios e completando aos poucos a estrutura básica da rede urbana paulista.

A ocupação das novas regiões, assim como a consolidação da ocupação das áreas do Oeste já povoadas, acelerava a produção agrária diversa do café e contribuía para o desenvolvimento da produção industrial ao oferecer matérias-primas para a indústria que se iniciava: tecidos de algodão, óleos vegetais, sabão, carne etc. Em suma, a produção se diversificava, o trabalho social se tornava mais complexo e a divisão social do trabalho se aprofundava.

A urbanização se autonomizou de um foco único motivador da expansão, tal como viera sendo ao longo de todo o povoamento do território paulista: tanto no seu início, quando se fincaram cidades nas rotas de exploração do sertão e do comércio com o exterior do estado, como no período predominantemente cafeeiro, em que as cidades eram plantadas para enraizar a reprodução da riqueza cafeeira.

Nos anos 40 intensificou-se o crescimento do número de municípios, reacelerando-se novamente o passo da ocupação; a partir daí, porém, não só mudou a sistemática de criação de municípios, como os novos não se concentraram mais tão maciçamente no Oeste ⁶.

⁶ Durante a Colônia e o Império, até o início do II Reinado, o poder de criar municípios foi na maior parte das vezes exercido pelo dirigente local (donatários e capitães-generais de São Paulo) e poucas vezes pelo poder mais alto, de Portugal ou do Brasil. A partir do II Reinado (1840) e durante a República Velha, esse poder foi sempre exercido pelo governo local – provincial e depois estadual – através de uma legislação assistemática. Em 1938, o governo federal estabeleceu uma sistematização nesse processo, pelo Decreto-Lei nº 311; a criação de novos municípios continuou atribuição do governo estadual, mas a partir daí subordinada a normas elaboradas pelo governo federal. Este decreto visava definir de forma clara e precisa, e

O desenvolvimento industrial, acelerado a partir dos anos 50, produziu uma reorganização no sistema urbano: crescente concentração industrial e populacional em torno da Capital de São Paulo (acabando de configurar a metrópole industrial), ramificação da rede urbana originária do complexo cafeeiro na faixa central do estado, reorganização no sistema de relações interurbanas, urbanização e redistribuição da população no território – no conjunto resultando numa reordenação do peso relativo dos núcleos urbanos e das regiões na população e na economia do estado.

De uma perspectiva estrutural, a determinação geral do crescimento urbano passou da acumulação cafeeira para a acumulação industrial. Entretanto, nesta passagem algo mais aconteceu: se até os anos 20 o grande negócio da economia paulista era o café, daí por diante mudou a natureza do processo de urbanização: não só porque a indústria tendesse a assumir o comando do processo de acumulação, mas porque *a própria urbanização passou a ser um negócio* – uma vez surgida a relação do capital, ela se imiscuiu, através de agentes diversos, em todos os nichos que pudessem propiciar a geração de um sobre-valor.

Mesmo que o capital industrial não tivesse ainda assumido o comando do processo de acumulação, o processo de urbanização assumira o caráter capitalista. De um lado, pensemos com Harvey no ambiente construído como capital fixo; de outro lado, pensemos com Cardoso de Mello na diversificação do capital cafeeiro em diferentes frações de capital, urbanas. A acumulação original, personificada pelo capital cafeeiro, desdobrou-se não só no capital propriamente industrial, mas também foi dando origem a sucessivas frações de capital de natureza essencialmente urbana. Serviços, construção de edifícios, energia, solo urbano etc subordinaram-se à expansão capitalista.

Lembremos também que nas zonas de ocupação antiga (onde se originou o complexo cafeeiro) a pequena propriedade agrícola surgiu do fracionamento das fazendas de café decadentes por iniciativa dos próprios fazendeiros,

com critérios válidos nacionalmente, qual a divisão territorial, administrativa e judiciária do país naquele momento (o ano de 1938) e regulamentar a atuação dos governos estaduais em relação a mudanças nesse quadro. Toda modificação no quadro territorial assim definido passou a ser feita daí por diante por leis gerais quinquenais (SESU, 1979/80, Relatório II). Esta medida, que depois foi sendo sucessivamente regulamentada, somada ao fato de que a partir de 1940 o Recenseamento Geral do Brasil passou a especificar a população urbana (até então não discriminada), sugerem que o processo de urbanização passava a constituir uma preocupação do Estado.

enquanto que no Oeste Pioneiro a pequena propriedade já foi uma criação do capital imobiliário.

A acumulação especificamente capitalista, no seu conjunto, não se limita ao circuito estritamente industrial. O urbano paulista é uma criatura da acumulação; originado pela estruturação do complexo econômico cafeeiro, o complexo *urbano* diversificou-se junto com o econômico e mediou a passagem deste para a economia industrial – segunda criatura da acumulação original. À mutação do complexo cafeeiro correspondeu uma transformação do meio urbano paulista: na estruturação do espaço, na estrutura interna das cidades, na sua relação no território, na relação entre cidade e campo, no papel do centro dominante (a cidade de São Paulo).

De um lado multiplicaram-se as frentes de desenvolvimento produtivo: agricultura para exportação, agricultura e pecuária para o abastecimento, produtos agropecuários constituindo matérias primas para a indústria nascente – em suma, a produção agrária alavancando a indústria existente e a urbanização, assim como alavancando a indústria futura pelo estoque de divisas. A indústria, por sua vez, tanto se dirigiu à produção de bens de consumo e de alguns implementos agrícolas e industriais, como também à de insumos necessários para a construção das cidades e da infraestrutura de comunicações e energia.

A realidade urbana por si mesma dá origem a novas necessidades e nova dinâmica econômica – seja em relação ao ambiente material construído, seja à manutenção do meio social que o habita, cujo volume populacional tende a ser crescente e precisa ser socialmente reproduzido. O desenvolvimento urbano cria permanentemente novos fluxos de acumulação, numa imensidão infinita de frentes de atividades abertas e recriadas pela concentração populacional e produtiva. O próprio Estado muda de figura, ao ter que voltar-se para o suprimento das novas necessidades advindas do desenvolvimento urbano⁷.

Com o desenvolvimento do capitalismo em solo paulista, diversificaram-se e especializaram-se os empreendimentos: agrícolas, industriais, imobiliários, comerciais, serviços, infraestrutura etc. Criaram-se empresas em frentes diferentes (inclusive dentro do Estado), fracionou-se o capital em inúmeras

⁷ Foi este, precisamente o móvel da análise de Lojkin em *O estado capitalista e a questão urbana*, onde discute "o caráter contraditório, no âmbito do modo de produção capitalista, do desenvolvimento do conjunto das condições gerais da produção: à necessidade de desenvolver a socialização das forças produtivas materiais e humanas responde a necessidade oposta, que o capitalismo tem, de subordinar o crescimento econômico unicamente à valorização do capital" (Lojkin, 1981: 171).

partes, fracionaram-se e multiplicaram-se os agentes econômicos, políticos, sociais; desdobraram-se o proletariado urbano, a classe média, o empresariado. Brotou do complexo cafeeiro uma sociedade complexa, urbano-industrial, que começou a se enraizar na história paulista nessas décadas.

Este capítulo tem o intuito de destacar alguns aspectos da mudança que se configura no processo de urbanização nas primeiras décadas deste século, expostos nos próximos itens. São transformações de naturezas diversas e indicam, de ângulos diferentes, a mutação sofrida pelo complexo cafeeiro conforme ele avançou pelo Oeste Pioneiro – quando o desenvolvimento urbano foi adquirindo demandas e determinações de natureza nova.

São indicações indiretas da transformação que se operava no processo de acumulação – não da perspectiva estrita do capital industrial, mas na dos desdobramentos do conjunto da atividade social, que se diversificava e reordenava sob o influxo de relações capitalistas que crescentemente a penetravam e determinavam. A divisão do trabalho social relativamente simples que caracterizou a vida urbana do século passado foi sendo gradualmente substituída por uma divisão de trabalho mais complexa, funcionalmente mais desenvolvida. Descolando-se relativamente do café e se diferenciando, ao mesmo tempo o meio urbano foi ganhando mais densidade capitalista.

Cada cidade expressa com maior ou menor nitidez o processo geral de mudança na configuração do espaço e das relações sociais que o estruturam, de acordo com a singularidade da história de cada núcleo e a particularidade com que se realizam (no tempo e no espaço) processos também gerais mas subordinados, como o desdobramento do capital imobiliário, a construção de infraestrutura pela iniciativa privada ou pelo Estado, a constituição de meios de consumo coletivo, o movimento dos fluxos migratórios e outros.

Uma nova agricultura alavancando a indústria e a urbanização

A história do algodão em São Paulo mistura-se à história da industrialização. Inicialmente era utilizada apenas a fibra, como matéria-prima para o desenvolvimento da indústria têxtil, mas o aproveitamento industrial do resíduo – o caroço – apresentou-se como uma oportunidade a mais de investimento, logo incorporada pelos empresários.

A atividade intermediária – o descaroçamento do algodão – mostrou-se estratégica do ponto de vista comercial, tanto pela diferença no preço do algodão beneficiado como porque controlar o beneficiamento significava controlar a provisão desse produto tanto para a indústria como para a exportação. Ao analisar o desenvolvimento inicial da indústria têxtil paulista, Dean observa que as pequenas fábricas de tecidos do interior, que tinham seus próprios algodoais, não enfrentavam maiores problemas de matéria-prima "mas as grandes fábricas das cidades eram presa dos descaroçadores de algodão, que, repentinamente, se colocaram em posição sumamente estratégica" (Dean, s.d.: 11).

A lavoura algodoeira desenvolveu-se subordinada a esta articulação de interesses, em que o controle da produção, do beneficiamento e comercialização, da exportação e da transformação industrial foi sendo disputado por empresas nacionais e internacionais.

As relações entre algodão e café em São Paulo eram no início contraditórias. Por um lado, foram as condições geradas pelo complexo cafeeiro que abriram possibilidades para o desenvolvimento da indústria têxtil: criaram demanda para os seus produtos (vestimenta dos trabalhadores e embalagem do café) e propiciaram a base necessária de meios de produção e circulação (divisas para a importação de máquinas, energia, sistema viário etc). Neste sentido, a expansão do café era condição para expandir-se também o consumo de produtos manufaturados a partir do algodão.

Por outro lado, a alta de preços do café levava os fazendeiros a concentrar todos os esforços na produção cafeeira, que concorria com vantagem sobre o algodão na ocupação de terras, exceto aquelas em que definitivamente era impossível a lavoura cafeeira. A produção de algodão, embora mostrando uma leve tendência de crescimento desde o começo do século, era oscilante e de qualquer modo insuficiente para responder às necessidades das fábricas de tecidos:

"...Os fazendeiros só se dedicavam ao algodão como atividade subsidiária, plantando invariavelmente mais depois de uma temporada de preços altos e menos depois de uma temporada de preços baixos, de sorte que os preços e os suprimentos sofriam variações extremas e desencorajavam inevitavelmente um investimento firme ou a melhoria da qualidade" (Dean, s.d.: 143) ⁸.

⁸ O exemplo mais flagrante do papel subordinado do algodão em meio à cafeicultura é dado pela grande safra de 1919: esta resultou do fato de ter havido uma grande geada em São Paulo em 1918, que destruiu

Diante disto, os fabricantes de tecidos eram obrigados a se abastecer com o algodão do Nordeste, cujo custo era maior: "os estados do norte taxavam as exportações de algodão exatamente como São Paulo taxava o café e as despesas de frete ainda acresciam os custos" (Dean, s.d.: 143). Ao que nos informa Cano, "o algodão produzido em São Paulo, até 1915, mal atingia a cerca de 30% do consumo das fiações paulistas, e os restantes 70% eram supridos pela produção nordestina" (Cano, 1977: 66).

Houve grande crescimento da produção algodoeira paulista entre 1917 e 1926, quando "os preços externos atingem níveis elevadíssimos, o que obviamente implicaria em aumento dos preços do algodão nordestino e, eventualmente, dos custos da indústria têxtil paulista" (Cano, 1977: 66). Tal crescimento permitiu que a partir de 1921 o algodão paulista atendesse a cerca de 70% do consumo das indústrias do estado.

Mas com a queda dos preços internacionais em 1926 (que coincidiu com a crise têxtil) e a grande expansão do café ocorrida entre 26 e 29 graças à política do Instituto do Café, novamente inverteu-se a situação:

"os preços internos do algodão em São Paulo sofrem acentuada baixa, desestimulando fortemente a sua produção. (...) Tendo um mercado interno (a indústria têxtil paulista) que ainda consumia baixa tonelagem de algodão, e convivendo ao lado da cultura de maior rendimento e produtividade do País (a cafeeira), a agricultura paulista não tinha porque competir com a atrasada cotonicultura nordestina nessa produção (Cano, 1977: 66-67).

Entretanto, a indústria têxtil paulista durante esse período se desenvolvera, ainda mais contando com o estímulo adicional provocado pela situação durante a I Guerra, em que a indústria têxtil algodoeira nacional teve o monopólio do mercado interno (Stein, 1979: 116). Ressentiu-se, portanto, com o declínio da produção do algodão paulista; ao final dos anos 20, defrontava-se com dois problemas: o encarecimento da matéria-prima e a desorganização do mercado produtor, em que se debatiam interesses diferentes – dos industriais do nordeste e dos industriais do sul, dos grandes empresários e dos pequenos empresários⁹.

Na segunda metade da década de 20, os fabricantes do Rio e de São Paulo reclamavam que pagavam aos corretores de algodão do Nordeste 60 a

grande parte dos cafezais paulistas; foi plantado algodão entre as filas de cafeeiros para cobrir as despesas dos fazendeiros até que o café produzisse nova safra (Stein, 1979: 117).

⁹ Sobre a crise têxtil, ver Stein, 1979, capítulos 9 e 10.

70% a mais do que pagavam as fábricas estrangeiras pelo mesmo algodão importado, isto é, o preço interno do algodão era mais alto do que a cotação de Liverpool. Conforme Stein, "as fábricas nacionais haviam aumentado o seu consumo de algodão cru, e a taxa alfandegária incidente sobre o algodão importado permitia aos corretores do norte fixar os preços" (Stein, 1979: 127). O problema era grave, já que em 1929 mais uma vez a indústria paulista dependia da matéria-prima do Nordeste: "mais de dois terços do algodão consumido pelas fábricas paulistas provinha dos algodoads nordestinos" (Stein, 1979: 243).

Por volta de 1928, percebendo a necessidade de um fornecimento regular de algodão a preço barato, os industriais paulistas já haviam pressionado o governo através do Centro dos Industriais de Fiação e Tecelagem de São Paulo, para que fosse prestada assistência aos lavradores "fornecendo sementes e inseticidas de graça e fixando preços mínimos em igualdade de condições com Liverpool e tarifas preferenciais nas estradas de ferro". O próprio Centro agira diretamente no mesmo sentido publicando o *Boletim Algodoeiro*, que visava levar aos agricultores informações que permitissem uma produção mais racional. Em 1928, novamente o Centro dos Industriais de Fiação e Tecelagem de São Paulo procurou intervir na defesa dos interesses da indústria têxtil algodoeira paulista, propondo ao governo que restringisse as exportações de algodão em rama (Dean, s.d.: 144-145).

A crise de 1929 e o governo de Getúlio Vargas provocaram uma transformação definitiva nesse quadro: a primeira porque produziu uma violenta queda no preço do café, alterando a situação relativa dos diferentes produtos na agricultura paulista e permitindo que o algodão despontasse de vez como produto importante; e o segundo, porque encaminhou medidas no sentido de solucionar a crise têxtil, o que levou a produção de tecidos de algodão a retomar o crescimento ainda na década de 30. Liberada de entraves e num contexto internacional favorável, o desenvolvimento dessa indústria paulista teve grande impulso a partir daí.

A crise desorganizou a produção cafeeira em todo o estado, mas mesmo assim o café continuou sendo uma cultura importante, principalmente em áreas que estavam sendo então desbravadas, como a Alta Paulista, onde na segunda metade dos anos 30 a produção cafeeira continuou a crescer. Entretanto, o café

nessas áreas era cultivado em propriedades menores e não mais monocultoras, como nas zonas antigas, e o cultivo do algodão foi associado ao do café. Não exigindo grande investimento de capital e produzindo ao cabo de poucos meses, o algodão era a lavoura ideal para o pequeno produtor, comumente ex-colono.

No desbravamento dessas áreas novas, o espigão continuava domínio do café e as terras mais baixas iam sendo loteadas ou arrendadas em sítios – era uma maneira de os cafeicultores conseguirem novos recursos e ao mesmo tempo passarem a dispor de uma reserva de mão-de-obra para a colheita do café. Frequentemente, também, o arrendamento para o algodão constituía um período transitório para a formação de pastos.

Dois fatores contribuíram para que a produção algodoeira ganhasse nova configuração em São Paulo, a partir desse período. Em primeiro lugar, o Instituto Agrônomo de Campinas alcançou resultados positivos em pesquisa que vinha desenvolvendo desde 1923, no sentido de produzir sementes selecionadas: variedades de algodão adaptadas às condições agrícolas de São Paulo, com índices de rendimento elevados e, principalmente, produtoras de fibras de boa qualidade (reclamação frequentemente feita pelos fabricantes paulistas de tecidos em relação ao algodão de São Paulo). A seleção de sementes permitiu inclusive superar o problema de certas pragas até então frequentes na cotonicultura paulista. Além disso, o Instituto Agrônomo desenvolveu também técnicas de cultivo mais apropriadas. Com isso foi possível alcançar um índice de produtividade bastante elevado para a época, superior mesmo ao atingido nos Estados Unidos na mesma ocasião ¹⁰.

Em segundo lugar, ao contrário do que ocorreu com o açúcar, o governo federal não tomou nenhuma medida de proteção ao algodão do Nordeste do país (Singer, 1968: 327). Foi possível o livre crescimento da cotonicultura em São Paulo, que a partir de 1936 passou a representar metade da produção algodoeira do Brasil e, durante a primeira metade dos anos 40, respondeu por três quartos da produção nacional. Em 1941 a produção paulista, sozinha, era superior ao triplo da produção brasileira de uma década antes.

Esta crescente produção não se destinou somente a substituir o algodão nordestino no abastecimento da indústria têxtil paulista. Isto de fato ocorreu,

¹⁰ A partir de 1932 a Bolsa de Comércio de São Paulo criou um serviço de classificação do algodão (segundo as características da fibra), o que estimulou os agricultores a produzir fibras que se enquadrassem nas categorias mais bem cotadas (Monbeig, 1952: 266-267).

absorvendo uma parte da produção, mas outra parte se destinou à exportação: a partir de meados da década de 30 cresceram tanto a exportação paulista como a exportação nacional de algodão.

Neste processo, a participação japonesa teve um papel fundamental. O governo japonês associou a atividade imigratória para o Brasil à assistência à produção e exportação de algodão do Brasil para o Japão, como uma política oficial para o desenvolvimento do próprio capitalismo japonês.

O auge da imigração japonesa para cá ocorreu entre 1926 e 1935: neste período entraram no país 139 059 pessoas, enquanto que nos dezessete anos anteriores, desde que ela teve início, o total de japoneses chegados havia somado apenas 34 939 pessoas ¹¹. Depois de 1935 esse fluxo imigratório diminuiu, devido à adoção do regime de quotas no Brasil; e, com a guerra, cessou totalmente a partir de 1942.

Nesse período estavam sendo desbravadas as terras do Oeste Pioneiro e os imigrantes japoneses lá se instalaram, em geral como pequenos proprietários ou como arrendatários; foi comum empregarem migrantes do Nordeste, que com eles aprenderam a cultivar o algodão. Constituíram colônias concentradas em alguns municípios, sendo as principais em Bastos, Lins e Birigui na Noroeste, Marília e Pompéia na Alta Paulista, Presidente Prudente e arredores na Alta Sorocabana. Apesar desta última ter sido a principal zona cotonicultora do Oeste, foi na Alta Paulista que o peso das plantações japonesas foi maior; em 1945 elas representavam 40% das plantações em Marília e em Pompéia, 30% em Rinópolis, 17% em Parapuã, 23% em Oswaldo Cruz e 14% em Lucélia (Monbeig, 1952: 264-265).

Vieira aponta três características que acompanharam a imigração japonesa posterior a 1925: *a)* a imigração adquiriu aspectos de colonização politicamente orientada pelo governo japonês; *b)* a produção dos agricultores japoneses da frente de expansão do estado de São Paulo passou a ser oficialmente estimulada e amparada a partir de 1935 e a orientar-se para a produção de matéria-prima para o mercado japonês; *c)* o capital japonês deixou de ser apenas aplicado nos setores agropecuários, mas a partir de 1935 passou a interessar-se também pelos setores comercial e industrial — o Brasil

¹¹ Em 1928, 1929, 1930 e 1931 apenas os portugueses apresentaram maior contingente de imigrantes para o Brasil do que os japoneses; e, de 1932 a 1935, a imigração japonesa suplantou também a portuguesa (Vieira, 1973: 52-53).

transformara-se então no principal mercado no exterior para os investimentos japoneses (Vieira, 1973: 43).

A indústria têxtil do Japão viera se desenvolvendo desde o fim do século passado com apoio governamental e utilizando matéria-prima importada, principalmente da Índia e dos Estados Unidos. Em 1929 os tecidos de algodão respondiam por 19% das exportações japonesas, destinados sobretudo aos mercados asiáticos. No início da década de 30, quando a indústria têxtil japonesa estava em plena expansão, foram adotadas medidas protecionistas pelo Império Britânico que, levando ao aumento das tarifas, forçaram o Japão a procurar fornecedores alternativos de matéria-prima.

Em 1934 veio ao Brasil uma missão japonesa da indústria de fios e tecidos de algodão e, em 1935, uma missão econômica oficial representando, além das companhias de fiação, tecelagem e comércio de algodão, outros grandes grupos econômicos japoneses. Seu fim principal era o desenvolvimento de relações comerciais entre o Brasil e o Japão, nas quais o algodão ocupava papel importante como matéria-prima a ser fornecida pelo primeiro (Vieira, 1973: 47-53).

Investimentos japoneses já vinham ocorrendo no Brasil desde 1925, sobretudo no setor agrícola, mas a missão oficial japonesa de 1936 definiu uma estratégia de ação articulando várias frentes:

"Como resultado da Missão Hiraó, vemos, em 1936, um afluxo de capitais japoneses no Brasil, especialmente nos setores do beneficiamento, fiação e exportação do algodão.

Por outro lado, os agricultores japoneses da frente de expansão do Estado de São Paulo foram incentivados para produzir algodão. A cotonicultura dos japoneses desenvolveu-se extraordinariamente, amparada por capitais japoneses, o algodão comprado e beneficiado por firmas nipônicas e exportado pelas mesmas em navios japoneses.

Entre 1935 e 1940, *o algodão passa a ocupar nas exportações brasileiras o 2º lugar*, e na sua maior parte é exportado para o Japão e em menor proporção para a Alemanha e outros países." (Vieira, 1973: 52; grifo meu).

Em 1935 o Japão ocupava o quinto lugar entre os compradores do algodão produzido em São Paulo e, em 1940, passara a ocupar o primeiro lugar. As importações de algodão paulista por esse país sofreram nítido desenvolvimento a partir de 1936, assim como a própria cotonicultura paulista.

Tabela 3.1
 ESTADO DE SÃO PAULO
 IMPORTAÇÃO JAPONESA DA PRODUÇÃO PAULISTA DE ALGODÃO (BRUTO)
 1935 - 1940

Ano	Importação Japonesa (Toneladas)	Produção Paulista (Toneladas)	Importação/ Produção %
1935	2 487	98 207	2,5
1936	40 686	178 500	22,8
1937	49 725	202 618	24,5
1938	57 616	248 296	23,2
1939	72 064	273 264	26,4
1940	67 669	307 377	22,0

Fonte: Importação Japonesa: Vieira, 1973: 52, nota 30. Produção Paulista: Stein, 1979, Apêndice VI.

Vieira destaca a participação do Oeste Pioneiro na expansão da produção algodoeira, dando a medida de sua produção em 1938:

"Entre as áreas produtoras, a Alta Paulista e a Sorocabana aparecem com a maior produção, respectivamente 8 899 500 e 7 288 350 arrobas, ou seja, 61,61%, seguidas pela Noroeste com 3 124 800 arrobas. A Alta Paulista, que em 1932 produzia 304 411 arrobas, com produção inferior à Sorocabana (764 513 arrobas) e a da Araraquarense (395 405 arrobas) é em 1938 a região do Estado de São Paulo em que a cotonicultura dos nipônicos mais se desenvolveu e é o município de Marília o maior produtor do Estado. Estimativa japonesa, realizada nesse mesmo ano, indicava um total de 32 000 famílias de lavradores dedicadas ao cultivo do algodão, ocupando 38,11% da área dedicada a essa cultura e produzindo cerca de 50% do volume total da produção do Estado de São Paulo." (Vieira, 1973: 52, nota 29).¹²

Em 1936 foi fundada no Japão a Nishi Haku Menka Kabushiki (Sociedade Algodoeira Brasil-Japão Ltd.) destinada à importação do algodão brasileiro, que passou a operar no Brasil com o nome de BRAZCOT Ltd., financiando os cotonicultores e comprando a sua produção. Esta sociedade contava, entre seus maiores acionistas, dez fiações, cinco importadoras de algodão e duas companhias de colonização (Vieira, 1973: 54).

¹² Monbeig afirma, em relação a 1945, que em 61 municípios do Oeste Pioneiro a superfície cultivada em algodão pelos japoneses representava 22% da área cultivada total de algodão (Monbeig, 1952: 264). Parte dessa diferença na proporção da produção dos japoneses na cotonicultura paulista entre 1938 e 1945 pode ser atribuída a diferenças no critério de contagem das duas fontes. Mas certamente diminuiu o peso dos japoneses, graças à atividade das companhias de colonização que lotearam grandes glebas no Oeste promovendo a cultura do algodão em pequenas propriedades, aumentando a participação de agricultores não japoneses.

Dentre outras companhias japonesas que na mesma época iniciaram atividade no Brasil – comprando algodão, beneficiando-o e embarcando-o para o Japão – a BRAZCOT era a única que agia no interior de São Paulo, financiando os agricultores e comprando o algodão. Instalou máquinas descaroçadoras na Alta Paulista (em Marília, onde construiu também grandes armazéns) e na Alta Sorocabana (em Martinópolis, antiga José Teodoro, e em Álvares Machado). Financiava ainda cooperativas em municípios da Noroeste como Cafelândia, Pereira Barreto (Fazenda Tietê), Bastos (Fazenda Bastos), Mirandópolis (Fazenda Aliança), Avaré e Promissão. Do algodão beneficiado pela BRAZCOT (cerca de 100 mil fardos por ano), 70% eram exportados para o Japão e o restante vendido para fiações brasileiras ¹³.

A partir de 1936 a BRATAC (companhia de colonização de origem japonesa, a que me referirei no próximo item) passou a interessar-se também por esta área de atividade, criando nesse ano a Casa Bancária BRATAC para financiar a lavoura ¹⁴. Em 1937 foram abertas agências da Casa Bancária BRATAC em Marília, Araçatuba, Bastos e Pereira Barreto e, no ano seguinte, em Ourinhos, Presidente Prudente e Promissão ¹⁵. E, em 1938, foi criada também a Algodoeira BRATAC.

Mas não só firmas japoneses atuaram no mercado de algodão: a Anderson Clayton e a SANBRA também o compravam, inclusive de agricultores japoneses (Vieira, 1973: 55). E aqui se revela uma terceira face da cotonicultura paulista: a entrada no mercado paulista de empresas de capital estrangeiro ligadas à industrialização no ramo alimentar, dando os primeiros passos no sentido de constituir o que, com o passar do tempo, viria a se configurar como grandes complexos agroindustriais transnacionais no setor de alimentos – essas duas empresas integram o *complexo agroindustrial das oleaginosas* que se estende hoje por todo o país (Müller, 1980).

¹³ Um japonês da colônia de Marília entrevistado por Vieira estimou que 50% das compras de algodão naquela área cabiam à BRAZCOT (Vieira, 1973: 54-55).

¹⁴ Foi em 1935 que tiveram início "os estabelecimentos financeiros da colônia japonesa", com a transformação das seções de depósitos de três grandes empresas japonesas – BRATAC, TOZAN e K.K.K.K. – em três casas bancárias (conforme *Breve História do Banco América do Sul*, citado em Vieira, 1973: 55).

¹⁵ Segundo depoimento de um diretor do Banco América do Sul, os grandes bancos brasileiros não financiavam o pequeno agricultor e, assim, os beneficiadores de algodão financiavam a lavoura mas com o compromisso de que o lavrador lhes entregasse a produção. Visando modificar esta situação, "a Casa Bancária BRATAC propunha-se a financiar a lavoura deixando a venda do produto à livre iniciativa do lavrador" (citado em Vieira, 1973: 55-56). Note-se que quando foi fundado, em 1940, o Banco América do Sul recrutou para seus quadros dirigentes executivos formados nos empreendimentos da BRATAC.

A SANBRA - Sociedade Algodoeira do Nordeste Brasileiro surgiu em 1926, quando o grupo econômico Bunge y Born (sediado na Argentina e lá ligado à exportação de trigo e moinhos de farinha) comprou a maior empresa pernambucana de transformação e comercialização de fibras de algodão – a Cavalcanti e Cia. O mesmo grupo era proprietário, desde os anos 1880, dos Moinhos Fluminenses no Rio de Janeiro e, desde 1905, do Moinho Santista em São Paulo. A expansão horizontal e vertical das empresas desse grupo no Brasil data dos anos 20 e 30.

Como o Moinho Santista importava a sacaria, o grupo abriu uma fábrica têxtil na cidade de São Paulo (Tecidos Tatuapé, que nos anos 80 estava entre as 200 maiores empresas do País). No final dos anos 20 as empresas do grupo passaram a fomentar a cotonicultura no estado de São Paulo, o que praticamente coincidiu com o aproveitamento do caroço de algodão para fins alimentícios (óleo e gordura) e, de um modo secundário, do farelo, destinado à alimentação animal e adubação.

Um ano depois de criar a SANBRA no Nordeste, o grupo Bunge y Born passou a aproveitar o caroço na fabricação de óleo de lamparina e de óleo combustível. O óleo em bruto era remetido de Pernambuco para ser refinado na fábrica de Tatuapé, na cidade de São Paulo. "Desta maneira, passou a concorrer com a Votorantim, Matarazzo e outras empresas brasileiras no mercado de óleos" (Müller, 1980: 241) ¹⁶. Além disso, "juntamente com a Anderson Clayton, a Bunge y Born instalou, na segunda metade dos anos 30, uma série de fábricas de óleos nos centros urbanos próximos às zonas produtoras" (idem).

O grupo foi expandindo suas atividades no Brasil: "em 1929 (...) adquiriu os maiores moinhos do sul do País, criando a S.A. Moinhos Rio-Grandenses – SAMRIG. Poucos anos depois, fez o mesmo com o Moinho Joinville, no estado de Santa Catarina. Deste modo, antes dos anos 40, a Bunge y Born já estava presente nos mais importantes mercados regionais do país, exceto Minas Gerais. A política de expansão horizontal e vertical do grupo no Brasil foi acompanhada de uma diversificação crescente na linha de produtos, para os quais, muitas vezes, criou o próprio mercado" (Müller, 1980: 241).

¹⁶ O crescimento da indústria paulista de óleo de caroço de algodão, nos anos 30, fez com que se deslocasse do Nordeste para o estado de São Paulo a supremacia nessa produção; ao final da década, o Brasil era o maior exportador mundial desse produto (conforme Suzigan, 1986, citado em Negri, 1996).

A Anderson Clayton - Brasil, de capital norte-americano, foi implantada no Brasil em 1934. "De comercializadora de algodão na década de 30, passou, a seguir, a englobar as operações de beneficiamento, processamento de óleos e gorduras vegetais" (Müller, 1980: 247). Assim como a SANBRA, integra o grupo das 200 sociedades anônimas mais importantes do Brasil e a sua evolução "é uma repetição em escala menor do percurso seguido pela SANBRA e SAMRIG do grupo Bunge y Born" (idem). Diferentemente desta, porém, em relação ao algodão, a Anderson Clayton manteve-se no ramo alimentício, industrializando o caroço; não entrou no ramo têxtil, mas tornou-se exportadora da fibra.

Antes de 30 o desenvolvimento da cotonicultura paulista esteve relacionado basicamente com os interesses da indústria nacional, sobretudo têxtil, com um desenvolvimento oscilante porque subordinado, na disputa pela terra, aos interesses muito fortes ligados ao café. Depois da crise de 29, ultrapassado o obstáculo ao desenvolvimento da cotonicultura até então representado pelos altos lucros da cafeicultura, o algodão pôde se desenvolver. Aí, porém, somaram-se aos interesses da indústria têxtil nacional outros interesses, derivados da internacionalização do capital.

De um lado agiu maciçamente o capitalismo japonês e, de outro, grupos internacionais que nas décadas de 20, 30 e 40 conquistaram e dividiram entre si o mercado internacional de produtos alimentares industrializados, com base na agro-indústria. Ao lado disso, desenvolveu-se também nos anos 30 a exportação do algodão, que ocupou na pauta de exportação nacional parte da vaga aberta pela queda do preço do café. O controle da comercialização e beneficiamento do algodão, que desde o início se mostrara estratégico, foi assumido por todos esses grupos e, assim, praticamente os mesmos agentes dominavam, em proporções diferentes, tanto a transformação industrial do algodão como a sua exportação, exercendo pressão importante junto à produção agrícola ¹⁷.

O algodão – produto estratégico nesse período – com o tempo foi sobrepujado por outros produtos e sua importância gradualmente diminuiu: na indústria têxtil, foi superado pela invenção das fibras artificiais; na indústria de

¹⁷ Não só com base no algodão se estabeleceram capitais internacionais. O frigorífico de Barretos, pioneiro dos anos 10, foi depois comprado por uma firma de capital inglês e a Swift, Armour e Wilson não só instalaram frigoríficos mas adquiriram grandes áreas de invernadas, cobrindo em 1941 uma área estimada em cerca de 77 mil alqueires (Monbeig, 1952: 288 e Vieira, 1973: 60).

óleo alimentício, foi sendo substituído por outras matérias primas (como o amendoim, outro típico produto do Oeste Pioneiro) e definitivamente vencido pela soja; portanto, também na pauta de exportação teve uma importância datada.

Nesta passagem dos anos 20 e 30, a diversificação produtiva no Oeste foi importante tanto para a produção das matérias-primas que sustentaram o início da industrialização paulista, como para a produção dos alimentos que sustentaram o processo de urbanização. A produção algodoeira permitiu manter as exportações e desenvolver a indústria têxtil¹⁸; alimentou a indústria nascente de óleo vegetal (que vinha substituir a banha de porco) e, indiretamente, através do farelo, contribuiu também para a indústria da carne; esta, por sua vez, implantada durante a I Guerra, abastecia-se em boa parte de rebanhos originários dessa região do estado. Vale lembrar que ainda em 1949, considerado todo o país,

"apenas duas indústrias eram responsáveis, em conjunto, por mais de 50% do valor da produção total das indústrias de transformação: a de alimentos e a têxtil. As demais indústrias tinham, cada uma, participação inferior a 10%, embora a metalúrgica e a química já se distinguíssem como as duas imediatamente seguintes, colocadas, porém, em nível muito inferior em relação àquelas" (Tavares, 1977: 92).

A ocupação econômica do território – através da urbanização do Oeste – permeou esses processos. E esta urbanização correspondeu, na prática, ao desenvolvimento da divisão do trabalho que deu forma específica à mudança para a economia industrial. Nesta passagem teve particular importância a expansão algodoeira: produto típico do Oeste Pioneiro e da transição da economia de base agrária para a economia industrial, o algodão deu base econômica para a ocupação promovida pelas companhias imobiliárias que lotearam o Oeste.

¹⁸ Produziu-se algodão também na porção Leste do estado, particularmente na região de Campinas, no contexto do fracionamento das antigas grandes propriedades cafeicultoras; limitei-me a comentar o desenvolvimento da cotonicultura no Oeste, tendo em vista assinalar a diversificação produtiva que transformou simultaneamente o complexo cafeeiro e o processo de ocupação e urbanização do estado de São Paulo.

Mudanças na estruturação do ambiente construído

Não tendo nunca me dedicado ao estudo particular do capital imobiliário, vi-me conduzida até ele pelo curso do pensamento. Ao pesquisar a urbanização do Oeste Pioneiro paulista, minha atenção foi despertada pela inovação na forma como foram ocupadas as terras nessa região, nas primeiras décadas deste século: feita em boa parte pela implantação de pequenos sítios, previamente loteados por companhias imobiliárias.

Comparado ao processo ocorrido nas zonas velhas do café, onde a agricultura se desenvolvera em grandes propriedades e o recorte em pequenas em geral foi realizado pelos próprios fazendeiros, o Oeste mostrava um modo diverso – profissionalizado e empresarial – tanto de ocupação da terra como de formação da pequena propriedade agrícola no estado de São Paulo.

Este material permaneceu meio solto, evidenciando a mudança mas desarticulado de um veio explicativo mais sólido. Ao entrar em contato com a pesquisa de Nádia Somekh (1998) sobre a cidade de São Paulo, dei-me conta de que a verticalização ocorrida na Capital – nos anos 20 – coincidia com a novidade dos loteamentos na ocupação do Oeste. À luz deste fato, pude atribuir-lhe um outro significado: não como fenômeno localizado, mas como manifestação particular de um fenômeno mais geral: os loteamentos no Oeste e a verticalização na Capital mostram faces diferentes do desdobramento do capital imobiliário nesse período, contribuindo para a modificação da natureza do desenvolvimento urbano que vinha se processando no estado de São Paulo¹⁹.

Transformações essencialmente urbanas marcam a passagem da urbanização articulada pelo complexo cafeeiro para a articulada pela economia industrial. O próprio ambiente construído passou a se diversificar e o capital imobiliário a multiplicar suas formas de expressão, passando a ser ele mesmo uma das forças alimentadoras da expansão urbana capitalista no estado de São Paulo; e esta, desenvolvendo sua natureza capitalista, tornou-se fonte realimentadora de sua própria reprodução.

A Capital de São Paulo, centro da acumulação industrial e financeira, tornava-se sede também da vanguarda do capital imobiliário, que viria dar origem a novo personagem: o incorporador imobiliário (Souza, 1994). E,

¹⁹ Sobre o capital imobiliário, a introdução feita por Nádia Somekh em seu estudo remete para a bibliografia pertinente.

significativamente, "a verticalização em São Paulo, ao contrário do que ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, começa com uso terciário na área central" (Somekh, 1997: 83).

Ao mesmo tempo, na outra ponta do estado, o terreno virgem recoberto ainda pela floresta original passou a ser incorporado ao circuito produtivo também pelas mãos do capital imobiliário, que ali se associou a outros capitais, renovando a rede de relações que dera origem até então ao ambiente construído brotado do complexo cafeeiro. Vejamos como isto ocorreu.

À medida que a cafeicultura se desenvolveu, e organizada em três faixas avançou pelo território, a produtividade decrescente nas zonas antigas acabou por impor uma reorganização da produção agrária nessas áreas. Os fazendeiros foram levados a vender suas terras, ou parte delas (inclusive para comprar outras nas zonas novas), o que se combinou ao fato de mais de vinte anos de expansão de cafeicultura terem dado origem a uma camada potencialmente compradora de pequenas propriedades (constituída por ex-colonos) e um mercado urbano para produtos de outras culturas que não o café. Deste modo foi se transformando a estrutura agrária na esteira do café: crescendo o número de pequenas propriedades, diversificando-se a pauta da produção agrícola e aumentando a pecuária de leite.

Ao mesmo tempo, a frente cafeeira ao avançar para o Oeste foi encontrando qualidades diversas de terra, nem todas adequadas ao café. Constrangido o plantio deste pelas condições naturais encontradas e aumentando o mercado urbano, pelo avanço da frente pioneira urbanizadora e pelo crescimento da cidade de São Paulo e dos centros urbanos mais antigos, a tendência à diversificação da produção agrária manifestou-se também nas zonas pioneiras. Redefiniu-se a razão econômica que motivava a ocupação das terras: onde não eram adequadas ao café podiam ser utilizadas para outras lavouras ou para a pecuária. Assim, desenvolveu-se também aí a pequena propriedade agrícola: em certas áreas, lado a lado com a grande e, em outras, predominando na região.²⁰

²⁰ Sobre o crescimento da pequena propriedade agrícola no estado de São Paulo, ver Milliet (1946) e Monbeig (1952); sobre a diversificação agrícola no período, ver Cano (1977). Apoiando-se em Monbeig, Bruno (1967) atribui à multiplicação da pequena produção agrícola o intenso crescimento urbano que acompanhou a ocupação do Oeste Pioneiro e chega mesmo a caracterizar o processo de povoamento do estado ocorrido entre 1930 e 1965 como a *Época do Pequeno Lavrador* (que se sucede à *Época do Café*).

Os grandes cafeicultores associavam em suas terras o café e a pecuária: café no espigão e gado nas terras baixas do vale. Muitos fazendeiros desfaziavam-se das terras impróprias para o café, vendendo-as a pequenos sítiantes. Mas, mais frequentemente, a pequena propriedade surgiu da própria forma como se ocuparam as terras – através de loteamentos promovidos por empresários imobiliários.

Se a especulação com a terra já fora um negócio rentoso no século passado, a ferrovia teve o poder de multiplicá-lo em muito. Se no Leste fora operado pelos próprios proprietários, a grande disponibilidade de terras virgens do Oeste e o processo de diversificação produtiva na sua ocupação propiciaram escala e contexto favoráveis ao florescimento da atividade imobiliária empresarial, a que se articularam interesses de ferrovias, de empreendimentos imigratórios, de grandes proprietários e, frequentemente, do capital estrangeiro. Apresento alguns exemplos que ilustram este processo que caracterizou a ocupação do Oeste, anteriores à grande crise cafeeira de 1929.

Na região da Noroeste, a *Brazilian Plantation Company* por volta de 1913 dividiu quinze mil alqueires em pequenos lotes, estimulando a plantação de algodão; um grande proprietário, Manoel Bento da Cruz, associado à companhia inglesa *São Paulo Land and Lumber Co.*, loteou 30 mil alqueires em lotes de dez a um mil alqueires na região de Birigui, trazendo para aí em cinco anos cerca de três mil famílias de colonos italianos de Ribeirão Preto. Esses loteamentos conviviam na Noroeste com grandes fazendas de 500 a 4 000 alqueires, pertencentes a fazendeiros das zonas antigas (Monbeig, 1952: 182-183).

Na região da Sorocabana, em 1923 fundiram-se duas grandes sociedades que já vinham desenvolvendo loteamentos na região: a primeira, dirigida pelo Coronel José Soares Marcondes, possuía uma enorme gleba delimitada pelos rios Peixe e Paranapanema, na altura de Presidente Prudente; a outra, Companhia dos Fazendeiros de São Paulo, possuía 238 mil alqueires delimitados pela estrada de ferro a partir de Regente Feijó, e pelos rios Paraná e Paranapanema (este grupo contara com financiamento de banqueiros franceses em 1911). Destes loteamentos originaram-se "núcleos colonizadores" em Regente Feijó (italianos), Álvares Machado (japoneses), Santo Anastácio (espanhóis e italianos), Piquerobi (japoneses e europeus mediterrâneos), Presidente Venceslau (alemães e húngaros). (Monbeig, 1952: 184)

Depois da crise de 1929 três grandes companhias tiveram ação decisiva na ocupação do oeste: *a)* BRATAC – Sociedade Colonizadora do Brasil; *b)* Companhia de Terras Norte do Paraná; *c)* CAIC, adquirida em 1934 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. (Monbeig, 1952:217-219; Vieira, 1973:45-46; Chaia, 1980:20-45; Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, 1975:54-61.)

a) A Sociedade Colonizadora do Brasil (Yugen-Sekinin Buraziru Takusyoku Kumiai), conhecida pela abreviatura BRATAC, era a representante na cidade de São Paulo da Federação das Associações Ultramarinas, fundada em Tóquio em 1927. Esta congregava as Associações Ultramarinas criadas em quase todas as províncias japonesas, de acordo com uma lei de 1927, com o fim de impulsionar o movimento imigratório. Desde 1925 o Brasil se tornara praticamente o único país a receber imigrantes japoneses e esta imigração (que aumentou a partir daí) correspondia a uma política oficial do governo japonês, associada à política de expansão de capitais japoneses que procuravam novos mercados para investimentos fora da Ásia.

A BRATAC era uma empresa de economia mista e foi criada em 1928, com capital constituído por contribuições das províncias japonesas e de particulares. Propunha-se a recrutar e encaminhar imigrantes para a colonização agrícola, sem deixá-los isolados no seu destino mas organizando-os como colonos-proprietários em núcleos planejados. Adquiriu glebas de terras na frente de expansão do estado de São Paulo e do norte do Paraná.

Na Noroeste comprou 12 000 alqueires (Fazenda Aliança) em Mirandópolis e 47 500 alqueires no então município de Monte Aprazível (Fazenda Tietê), formando uma colônia que deu origem ao que é hoje o município de Pereira Barreto. Na Alta Paulista adquiriu a Fazenda Bastos, com 12 000 alqueires no então município de Campos Novos, e, no norte do Paraná, a Fazenda Três Barras com 18 610 alqueires, que veio a dar origem ao município paranaense de Assaí. Essas terras foram loteadas em sítios de dez alqueires. A área em que se situava Pereira Barreto, à margem do rio Tietê, era insalubre devido à malária e leishmaniose e a própria BRATAC procedeu ao saneamento necessário para a colonização (conforme vimos anteriormente, foi este o único núcleo que se desenvolveu na linha-tronco original da Noroeste).

Em 1937 a BRATAC passou a interessar-se também pela aplicação de capitais no comércio, exportação e indústria, além dos empreendimentos agrícolas. Foram criadas então, acrescentando-se à Sociedade Colonizadora, também a Casa Bancária BRATAC, Algodoeira BRATAC, Empresa Construtora BRATAC e outros empreendimentos. Nas colônias japonesas esta companhia estabeleceu serviços de caminhões e ônibus, organizou cooperativas agrícolas, instalou máquinas de beneficiamento de arroz, mandioca, algodão e café, assim como fiações de seda, serrarias e unidades de refinação de óleo vegetal; abriu estradas, escolas, hospitais e associações culturais.

A BRATAC (e em menor escala outras empresas japonesas na Amazônia) promoveu uma colonização planejada, amparada e estimulada pelo governo japonês, com propaganda sistemática em torno das boas condições de vida no Brasil. Em 1942, com a guerra, foram congelados os bens dos estrangeiros do Eixo e a BRATAC, assim como outras empresas japonesas, entrou em regime de liquidação forçada por ordem do governo federal.

b) A Companhia de Terras Norte do Paraná foi fundada em 1925, como subsidiária em São Paulo da *Brazil Plantations Syndicate Limited*, sediada em Londres. Começou desenvolvendo atividades ligadas ao algodão em São Paulo, em terras compradas em Salto Grande, Bernardino de Campos e Birigui, nas regiões da Sorocabana e Noroeste. Decidiu expandir suas atividades para a colonização e venda de terras, o que exigia maior vulto de capital; criou-se então a *Parana Plantations Ltd.*, ficando a Companhia de Terras Norte do Paraná, pessoa jurídica brasileira dirigida por brasileiros, como a adquirente e vendedora das terras – sociedade anônima controlada acionariamente pela *Parana Plantations* de Londres, de onde viria todo o dinheiro necessário em conta corrente.

Entre 1925 e 1927 comprou terras num total de 515 mil alqueires; por serem terras muito férteis, pagou-as duas vezes para garantir a legitimidade dos títulos de propriedade: aos posseiros e ao governo do estado do Paraná (terras devolutas). Adquiriu-as por preço baixo devido à falta de acesso e, em 1928, comprou também a maioria das ações da Companhia Ferroviária São Paulo - Paraná. Assim, enquanto as companhias imobiliárias articulavam a expansão dos seus loteamentos à provável expansão das ferrovias, a *Parana Plantations* já de saída começou com os dois negócios. Em 1928 esta Companhia cessou suas

atividades ligadas ao algodão em São Paulo e dedicou-se exclusivamente à colonização das terras adquiridas no Paraná, entre os rios Tibagi e Ivaí.

c) Em 1934 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro assumiu o controle acionário da Companhia Geral de Agricultura, Imigração e Colonização do Brasil, cujo nome foi mudado para Companhia de Agricultura, Imigração e Colonização – CAIC. Esta companhia fora criada em julho de 1928 por um grupo que incluía fazendeiros, banqueiros, industriais, comissários de café, negociantes, políticos, profissionais liberais.

"A Companhia, que possuía agências em outros estados e na Europa, comprava grandes fazendas, loteava-as e divulgava a venda destes lotes no Brasil, como também no exterior. Para tanto, contava com um esquema que facilitava a vinda de colonos para o Brasil: havia os 'bilhetes de chamada', que consistia em uma redução nos preços das passagens; o 'visto' era dispensado e os documentos para colonos, que viessem a se estabelecer na lavoura do Estado de São Paulo, eram preparados pela Companhia gratuitamente. No anos de 1929, a Companhia vendeu terras nas estações de Indiana, Regente Feijó e Presidente Prudente, na Alta Sorocabana. Os lotes possuíam 10 alqueires ou mais (...)." (Chaia, 1980:29).

"Em 1933, esta Companhia recebeu uma proposta da 'São Paulo Railway Company' para executar um projeto de 'repovoamento intensivo da zona agrícola do Ramal da Bragantina', o qual se dirigiu no sentido de introduzir na área novos sítiantes (sítios de 5 alqueires) e a estimular uma produção que não fosse café. Tornando-se subsidiária da Companhia Paulista, a CAIC adquiria terras por onde deveriam passar as futuras estradas de ferro, pagando o valor real, para a implantação de loteamentos rurais e urbanos. Em seguida a Companhia Paulista abria as estradas de ferro, acarretando a valorização das terras vizinhas que contavam agora com infraestrutura. Através deste procedimento, extraía-se uma renda diferencial, com a revenda de loteamentos já com os preços aumentados." (Chaia, 1980:32-33).

Assim, a CAIC promoveu loteamentos tanto nas zonas pioneiras como nas antigas. Este negócio perdurou enquanto se desenvolveu a ocupação do Oeste Pioneiro. Ainda em 1946, a CAIC adquiriu uma área de 52 mil alqueires no sertão da Alta Araraquarense (distrito de Jales, município de Fernandópolis). Vendeu-a em lotes que variavam de dois a 30 alqueires e destinou uma área de 600 alqueires para a edificação do Patrimônio de Santa Fé do Sul, que em 1953 transformou-se em sede de novo município.

A repercussão do parcelamento da terra sobre o processo de urbanização foi diversa nas zonas pioneiras e nas zonas antigas. Nas primeiras, era fundamental a ampliação da rede urbana através da implantação de novas

idades concomitantemente à venda dos lotes, condição *sine qua non* para viabilizar os loteamentos – embriões de núcleos urbanos chamados de *patrimônios* eram comumente fundados pelos próprios loteadores, já que sem um apoio urbano os pequenos proprietários ficariam desassistidos e sem acesso ao mercado e, portanto, não se instalariam. Na zonas antigas, diversamente, o parcelamento da terra e crescimento da pequena propriedade fazia desenvolver-se a rede urbana já instalada, colaborando para o crescimento da rede de trocas e alimentando o desenvolvimento do mercado de bens e serviços das cidades em torno.

Enquanto para o fazendeiro do século passado uma das condições viabilizadoras do seu enriquecimento foi a concentração da propriedade e o impedimento ao colono de comprar terras, para o fazendeiro deste século – que se tornava um investidor diversificado – o pequeno produtor agrícola foi funcional: para comprar-lhe terras na zona decadente e permitir-lhe investir nas zonas onde o café era mais lucrativo; para comprar-lhe terras na zona pioneira, permitindo-lhe diversificar seus lucros ao auferí-los também no negócio imobiliário; para arrendar suas terras e produzir alimentos, permitindo-lhe a especialização no uso do solo para o café de baixa produtividade (ou para a cana que substituiu o café); para produzir matérias-primas (algodão, amendoim etc) que lhe permitissem diversificar o investimento deslocando-o para a indústria.

O pequeno proprietário surgiu composto com a mutação do complexo cafeeiro. O grande aumento do número de pequenos produtores agrícolas brotou de dentro do desenvolvimento do complexo (econômico e urbano) e veio a cumprir funções que permitiram a continuidade de sua transformação; foi parte integrante do desenvolvimento da divisão social do trabalho ocorrido em São Paulo naquele período.

"À medida que o complexo cafeeiro se desenvolve e gera um processo crescente de urbanização ²¹ – decorrente de atividades afins, do comércio, da indústria, etc. – o sistema reclama, também, a expansão da agricultura independente da atividade nuclear, ou seja, *aquela que é feita fora da propriedade cafeeira*, operando com seus próprios recursos físicos. Esta modalidade agrícola nasceu mais dinamicamente após 1900, período em que a expansão da cidade de São Paulo e de alguns outros núcleos urbanos paulistas se torna evidente.

²¹ Já comentei no capítulo anterior minha discordância quanto a esta formulação do autor, argumentando que a meu ver o complexo cafeeiro se desenvolve *mediante* um processo crescente de urbanização.

(...) Um outro fator que pode ser adicionado como estimulante à expansão da segunda modalidade agrícola, é o do aumento do protecionismo que se estabelece em 1905." ²² (Cano, 1977: 60, grifo do autor).

A diversificação agrícola ocorrida em São Paulo, inicialmente vinculada ao sistema do colonato vigente na cafeicultura e depois independente da propriedade cafeeira, tornou-se evidente nas décadas de 20 e 30. Foi um fenômeno típico paulista, engendrado dentro do complexo cafeeiro; no mesmo período, foi pequeno o aumento da produção agrícola no conjunto do país (Cano, 1977:179). E, neste processo, a incorporação das terras do Oeste desempenhou um papel fundamental.

Dois casos exemplares

Apresento a seguir a história de duas cidades paulistas. Ambas são expressões típicas e diferenciadas do meio urbano constituído no estado de São Paulo: expressam simultaneamente a diversidade e a unidade do desenvolvimento urbano paulista.

Uma é Rio Claro, nascida de um povoado formado no século XVIII à beira de um dos caminhos abertos para o sertão, que só em 1845 se transformou em sede de município. Ao integrar a região que deu base à estruturação do complexo cafeeiro, cresceu e se transformou; foi um dos primeiros núcleos onde chegaram os trilhos ferroviários, na década de 1870, depois de passarem por Campinas.

A outra cidade é Marília, situada do outro lado do estado e nascida no início dos anos 20 deste século, no último espigão a ser urbanizado no Oeste Pioneiro. Desenvolveu-se rápida e intensamente e no final de 1928, mesmo ano em que foi alcançada pela Alta Paulista, transformou-se em sede de município.

As características do crescimento dessas duas cidades expressam exemplarmente a especificidade do processo que as estruturou, cada uma em seu tempo. Dada a sua diferente inserção no sistema urbano paulista, distintos foram seus percursos de desenvolvimento, o papel regional que vieram a desempenhar e a forma como se integraram à economia industrial. ²³

²² Cano refere-se à Lei 1452 de 30/12/1905, que "estabeleceu a cobrança de 50% dos direitos aduaneiros em ouro, para os gêneros alimentícios e para alguns produtos industriais" (p.61).

²³ O estudo desses dois casos foi feito originalmente em minha dissertação de Mestrado – *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*, 1982. Apresento-os aqui em versão parcial e diferente, numa reelaboração do argumento original.

No capítulo anterior descrevi a rearticulação e extensão que a rede urbana paulista foi ganhando graças ao sangue novo injetado pela estruturação do complexo cafeeiro: ampliou-se o número de cidades e foram renovadas as relações interurbanas na porção Leste do estado, ao mesmo tempo que teve origem no Oeste Pioneiro um meio social urbanizado em substituição à mata virgem habitada pelos índios Coroados.

Terminei aquele capítulo assinalando o *caráter intrinsecamente urbano do complexo cafeeiro* (e não urbanizador) e ressaltando o fato, afinal simples, de que as atividades econômicas não vêm *antes* da urbanização mas são *partícipes* dela. De todo modo, ao se procurar reconstruir a síntese de determinantes que se concretizam em cada momento histórico, as determinações gerais são pura construção do pensamento, abstração teórica das particularidades de que se revestem ao concretizar-se no real – pois são as determinações particulares, articuladas e subordinadas às primeiras, que dão fisionomia singular aos acontecimentos.

A urbanização paulista é explicada a partir da articulação de determinações gerais, advindas do movimento geral e internacional do capital, às determinações particulares e subordinadas provenientes tanto do contexto físico natural encontrado em São Paulo como da especificidade dos agentes sociais que moveram esse processo em cada local. E são as últimas – as particulares – que conferiram caráter singular à evolução histórica de cada cidade.

Ao pôr lado a lado duas expressões concretas do desenvolvimento urbano que permeia o processo histórico que viemos acompanhando, procuro oferecer uma demonstração limitada e relativa, mas exemplar em muitos aspectos, da construção histórica do meio urbano paulista – constituído, este, por amplo e variado painel de cidades que nas suas particularidades guardam e expressam traços do movimento geral em que se inscreveu a sua origem e a evolução do seu papel na divisão de trabalho estruturada no território paulista.

Ao mesmo tempo, a exposição desses dois casos ilustra também a diferença dos estímulos que atuaram no desenvolvimento e na configuração social de cada uma dessas cidades; ao colorido intenso do crescimento de Marília contrapõe-se o monocromatismo de Rio Claro, fortemente determinado pelo café no contexto da passagem escravidão - trabalho livre. Núcleos de

tamanho relativamente aproximado a partir dos anos 30, o percurso do seu crescimento revela os papéis diferentes que essas cidades, com o mesmo porte, desempenharam no Leste e no Oeste ²⁴.

Entretecendo minúcias para expor o percurso de cada uma, procurei desvendar como a formação histórica do meio social urbano paulista foi se autonomizando da dinâmica fechada do complexo cafeeiro (expressa no caso de Rio Claro) e adquirindo dinâmica nova, própria, proveniente de relações intrinsecamente urbanas e interurbanas. Esta segunda dinâmica é expressa por Marília, que revela limpidamente (inclusive pela velocidade do seu crescimento) o papel essencial dos núcleos urbanos no processo de ocupação do Oeste.

O fato das duas terem resultado em combinações diferentes de atividades urbanas, com desempenhos funcionais distintos nas respectivas regiões, deve-se à específica inserção de cada um no sistema urbano e não somente à sua origem histórica. Outras cidades cafeeiras tiveram percurso e destino diversos dos de Rio Claro, assim como outras cidades pioneiras tiveram evolução diversa da de Marília.

O que torna a comparação desses casos interessante é, de um lado, a nitidez de traços com que representam o desenvolvimento urbano típico do início e do fim do processo de transição capitalista no estado de São Paulo e, de outro lado, a diversidade que apresentam na origem, no percurso e no destino, a despeito do paralelismo de seus tamanhos. É por estas razões que expressam muito bem a unidade e a diversidade da formação urbana paulista ²⁵.

Quanto à sua origem, poder-se-ia argumentar que não passam de dois casos diferentes de uma urbanização mercantil, associada a um processo de acumulação capitalista em gestação. Mas igualá-los sob o mesmo qualificativo *mercantil* apenas encobriria o que deve ser destacado: o fato de se verificar em cada cidade uma formação histórica distinta e, por isto, expressarem momentos distintos da formação urbana paulista.

²⁴ Em 1934 ambas apresentavam população urbana perto de 20 mil habitantes: Rio Claro com 19,5 mil e Marília com 17,3 mil. Em 1980 sua população urbana estava em torno de 100 mil habitantes: 104 mil em Rio Claro e 107 mil em Marília. Em 1991 tinham crescido para 132 mil habitantes urbanos a primeira e 150 mil a segunda.

²⁵ Poder-se-ia argumentar que o caso de Marília não difere muito do crescimento exuberante de certas cidades do norte do Paraná. Mas a especificidade de Marília inclui ser *parte integrante do meio urbano paulista* e revela-se, por exemplo, no fato de nela ter sido criado o banco que originou o que é hoje o BRADESCO.

Ambas expressam o desenvolvimento urbano que permeou a transição da economia agrária cafeeira para a economia urbana industrial, isto é, a transição da acumulação mercantil cafeeira para a acumulação especificamente capitalista, propriamente industrial. Rio Claro e Marília cresceram em dois momentos diferentes desse processo de transformação.

Rio Claro é um dos mais claros cenários paulistas, em meados do século passado, da concorrência que se dava entre duas forças de trabalho: a mão-de-obra escrava e a assalariada. Seu desenvolvimento está permeado pelas disputas de interesses, embates políticos e contradições sociais que cercaram os primeiros esforços para a superação dos limites que a cafeicultura então encontrava, que se resolveram pela estruturação do complexo cafeeiro.

A composição social e étnica da população, o ritmo e os períodos de crescimento da cidade, os melhoramentos urbanos, a articulação à ferrovia, as experiências de imigração estrangeira – tudo expressa um movimento social que procura o desligamento do velho e a instauração do novo. O velho e o novo estão presentes em Rio Claro, fonte tanto de seus limites como de seu progresso, produzindo a ambivalência que deu dinâmica ao seu crescimento.

Cada passo no desenvolvimento urbano de Rio Claro é um avanço na direção da transição mais plena para o trabalho assalariado, para a racionalização da produção, para a constituição de forças produtivas capitalistas. E, para isto, não é apenas o assalariamento da força de trabalho rural que conta e nem a cidade importa apenas como centro de reprodução da força de trabalho cafeeira – o crescimento das atividades urbanas propiciava a expansão do assalariamento na cidade e a estruturação de um mercado de trabalho: relações que abriam caminho para instaurar-se o capital enquanto relação social, cuja base primeira e primordial é o trabalhador livre ²⁶.

A história de Rio Claro expressa passos sucessivos para a superação do velho: a substituição da cana-de-açúcar açúcar pelo café, a do trabalho escravo pelo livre, a das tropas de mulas pela ferrovia (e, depois, também a fragmentação da grande propriedade cafeeira e a substituição da cafeicultura pela cotonicultura).

Cada mudança era integrada por novos elementos urbanos; além disso, a riqueza do café trazia melhorias e infraestrutura. As ricas cidades cafeeiras

²⁶ Em seu estudo sobre São Carlos e Araraquara, Carlos Américo Pacheco (1988) discute amplamente este ponto.

caracterizaram-se por ser cuidadas e bem acabadas – pavimentadas, arruadas, com abastecimento de água e energia, telefonia, bondes. E, no caso de Rio Claro, a própria atividade industrial foi fruto direto do complexo cafeeiro, através da instalação na cidade de uma das duas grande oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (a outra foi instalada em Jundiaí), ainda no final do século – fruto precoce no contexto industrial de 1892, instaurou em definitivo o *novo* em Rio Claro.

Após um século de lento e morno crescimento, Rio Claro foi um dos municípios que estiveram na base da estruturação do complexo econômico cafeeiro; abrigou, ao longo de toda a segunda metade do século passado, parte do processo de transformação social que operou a transição para o capitalismo. Quando Rio Claro se transformou em sede de município, em 1845, a cidade de São Paulo era aquele pequeno burgo visto no primeiro capítulo deste trabalho. Ao terminar o século, graças à instalação da oficina industrial de vagões, Rio Claro transformara-se numa cidade industrial, acompanhando o ritmo das transformações que se operavam nos centros urbanos maiores como Campinas e a cidade de São Paulo, assim como em outras cidades cafeeiras dessa região do estado, beneficiadas pela reinversão urbana de parte da riqueza originada pela cafeicultura que, nesse momento, já tinha dominado todo o Norte do estado e preparava-se para transitar para o Oeste.

Marília é a expressão urbana mais radical do final do processo de transição. Criada nos anos 20, brotou de um contexto sócio-econômico radicalmente diverso do de Rio Claro. Em Marília não há qualquer resquício de trabalho escravo: relações sociais modernas a estruturaram desde o início. Não há transição em Marília, ela já nasceu sob relações capitalistas – foi estruturada por relações mercantis, mas num contexto histórico em que o desenvolvimento social já engendrara o capital como relação social dominante, mesmo que no processo de acumulação o capital industrial não tivesse alcançado ainda sua autodeterminação.

Este nível concreto de análise – que aborda o movimento histórico por meio da expressão urbana através da qual ele se concretiza – permite verificar como o desenvolvimento urbano permeou o processo de transformação e foi por ele permeado (modelando-se mutuamente). Já foi dito em capítulo anterior que a urbanização do Oeste foi fundamental no desenvolvimento da divisão social do

trabalho em São Paulo: este desenvolvimento urbano *viabilizou* a expansão agrária produtora de alimentos, matérias primas e divisas para importação de máquinas – e tal expansão *dependia* da retaguarda urbana –, num processo que *alimentou o desenvolvimento industrial em geral e abasteceu o desenvolvimento urbano* da Capital e da metade Leste do estado (a mais urbanizada e industrializada).

Rio Claro expressa a superação do velho e a instauração de uma ordem sócio-econômica nova, num momento em que o *novo* era a transição para o trabalho assalariado, princípio básico para a riqueza cafeeira não ser simplesmente entesourada mas reiteradamente reproduzida dando origem a uma acumulação capitalista. O *novo* naquele momento era estruturar um *mercado de trabalho*, mais importante naquele estágio do que o mercado de bens, que seria possibilitado pelo primeiro.

Marília expressa o movimento de instauração de nova ordem no momento em que o *novo* é a acumulação industrial que está sendo gestada. O mercado de trabalho já estava estruturado e tratava-se agora de consolidar o mercado de bens, de mercadorias. Quando Marília nasceu, nos anos 20, a cidade de São Paulo já era um centro industrializado e a indústria paulista estava ultrapassando a importância industrial da do Rio de Janeiro. Era preciso finalizar e fortalecer a base construída – material e social – para que o processo de industrialização tivesse curso: abastecer a indústria e o desenvolvimento urbano, articular o mercado interno, alimentar o desenvolvimento da Capital (que assim reuniu elementos com que a cidade do Rio de Janeiro não contou).

Marília exerceu basicamente dois papéis e a intensidade com que os desempenhou, que resultou num crescimento urbano espantoso, dá a medida de quão necessários eram: deu retaguarda para a produção agrícola regional e articulou o sistema urbano no Oeste, estabelecendo ligação entre as zonas da Sorocabana, da Alta Paulista e da Noroeste e, por consequência, também entre o Noroeste do estado de São Paulo e o norte do Paraná.

Marília foi uma criação do capital (mercantil, porém articulado ao capital propriamente industrial). E Marília nasceu do desenvolvimento urbano e rural articulados, de uma divisão cidade-campo moderna, capitalista. Não é sem razão que foi chamada de "Cidade-Menina", pois levou apenas meia década entre nascer e transformar-se em sede de município. Em Rio Claro, a agricultura

deu origem ao crescimento da cidade; em Marília, ao contrário, foi a cidade que deu origem ao crescimento da agricultura. Em Rio Claro, a agricultura era a base da organização econômica e da acumulação; em Marília, a agricultura era insumo para o desenvolvimento urbano e a acumulação industrial.

Rio Claro expressa o meio urbano nascente em um estado de São Paulo agrário; Marília expressa um estado de São Paulo urbanizado, em que o meio urbano já abrangera o sertão (ainda que ali o acabamento das cidades, por sua juventude, não tivesse o refinamento das suas irmãs mais velhas da outra metade do estado). E o *meio urbano* a que se integra Marília diz respeito à extensão no território de uma divisão social do trabalho complexa, base da acumulação industrial paulista.

A *estrutura* do complexo cafeeiro modelou e articulou a expansão urbana no estado; contraditoriamente, foi ela mesma que introduziu, através da urbanização, a semente de sua superação – que germinou ao longo da ocupação da faixa centro-norte do estado (região em que despontaram os grandes centros de Campinas e Ribeirão Preto, além de outros menores) e brotou livremente ao alcançar o Oeste.

Rio Claro – locus de estruturação do complexo cafeeiro

A origem de Rio Claro reporta-se à abertura dos caminhos de desbravamento do sertão. Ribeirão Claro era um local de pouso à beira de um caminho aberto em direção às minas de Mato Grosso descobertas em 1718, alternativa terrestre à hidrovia pelo Rio Tietê. Nele os condutores de mulas saídos da paróquia de Piracicaba faziam uma parada para descanso antes de enfrentar a subida das escarpas que marcavam o início de outro degrau do planalto. Com o decorrer do tempo, arrieiros começaram a negociar artigos de primeira necessidade, dando origem a um pequeno ponto de comércio à boca do sertão (logo adiante começava o sertão "ermo" de Araraquara). A povoação situava-se dentro da área pertencente a Piracicaba.²⁷

O recenseamento de 1822 indicou haver em Rio Claro 40 propriedades agrícolas que utilizavam trabalhadores escravos. No conjunto, viviam nessa área 1 033 pessoas livres (85% brancas) em 231 domicílios, a maioria pequenos

²⁷ Esta exposição baseia-se em grande medida na minuciosa pesquisa de Warren Dean (1977). Evitando excesso de citações, farei referência apenas às outras fontes consultadas.

lavradores originários de Mogi-Mirim, Bragança e Nazaré. Praticava-se uma agricultura predadora e errante, em que a principal cultura era o milho; queimava-se a floresta, utilizava-se a terra por uns cinco ou seis anos e depois ela era abandonada. Poucos cidadãos livres participavam do processo econômico mais geral da província; apenas alguns vendiam fumo ou porcos nos povoados próximos.

Das dez sesmarias que constituíram o território de Rio Claro, três foram doadas antes de 1800, sendo as outras concedidas pouco antes de 1822. Quatro foram doadas a moradores já estabelecidos, proprietários de escravos e com reideiros, e somente metade dos sesmeiros veio a fixar residência em Rio Claro. A especulação com a terra teve início tão logo as sesmarias foram distribuídas: foram vendidas grandes extensões de terras, que ou originavam lavouras ou eram novamente revendidas.

Em 1827 a doação de um patrimônio de "400 braças em quadro" para a Capela Curada de São João Batista providenciou o espaço para o desenvolvimento da povoação. Em 1830 Rio Claro contava com cerca de 2 000 habitantes, a igreja fora construída e o povoado foi elevado a paróquia (o que na época tinha implicação não só religiosa mas também de administração civil). Em 1835 era formado por oito quarteirões:

"... contava com 60 domicílios que se ocupavam de atividades não agrícolas no centro da vila, dos quais 23 dedicavam-se ao comércio, 19 à construção – principalmente carpintaria – 15 a ofícios diversos, inclusive, surpreendentemente, à joalheria." (Dean, 1977: 36-37).

O mesmo recenseamento permitiu inferir uma participação maior dos produtores de Rio Claro no mercado. Aumentara a produção de milho e o número de famílias criadoras de porcos, cujo número de cabeças tinha se multiplicado; começara a criação de vacas e de cabras e o cultivo da mamona e do amendoim. Tendo sido a terra apropriada graças a títulos de propriedade originários das sesmarias, posseiros foram expropriados e os pequenos produtores ficaram reduzidos a um terço da população.

Os caboclos expulsos transferiam-se para mais adiante no interior despovoado, continuando a frente de expansão do sistema (Martins, 1975) e os reideiros que se instalavam eram em grande número provenientes de municípios onde, segundo Dean, o solo pobre não lhes permitira uma agricultura economicamente viável: 57% dos chefes de família em 1822 e 74% em 1835

eram originários de Jundiaí, Bragança, Atibaia, Mogi-Mirim e da região leste de Minas Gerais²⁸.

Não há informação precisa sobre quando começou a plantação de cana em Rio Claro. No planalto, esta cultura teve início em Itu por volta de 1750. Estendeu-se na área de Campinas nos anos 1770 e alcançou Piracicaba no final do século, levada por gente de Itu, onde já faltavam terras para a cana-de-açúcar; em 1816 havia em Piracicaba 18 engenhos, além de mais 12 em construção. Em 1822 encontravam-se em Rio Claro 8 engenhos funcionando e três sendo construídos; em 1835 havia 12 em operação, sendo sete deles construídos por pessoas que haviam comprado partes de sesmarias; destas, cinco eram membros de famílias que já cultivavam cana nas regiões de Campinas e de Itu.

O ciclo do açúcar teve vida relativamente curta em Rio Claro, com uma produção não muito significativa. Os dados reunidos por Dean referem-se a 1822, 1835, 1853 e 1862 e os maiores números são encontrados em 1853; o autor acredita, porém, que o auge da produção tenha acontecido antes disso, numa curva mais próxima da de Campinas, cujo ápice da produção foi por volta de 1836. O café começara a ser plantado em Campinas em 1817 e em Limeira em 1828, mas somente depois de 1840 foi plantado em larga escala no "oeste paulista" de então, isto é, de Campinas a Rio Claro.

A partir dos anos 1850 o café passou a constituir a principal cultura em Rio Claro e assim permaneceu até 1930. Em 1845 o núcleo transformara-se em sede de município e o crescimento populacional, graças à cafeicultura, permitiu que a seguir se desmembrassem dele Brotas em 1859, Descalvado em 1865 e Analândia em 1897. Foi nessa região que se empreenderam as primeiras experiências de trazer trabalhadores livres europeus para a lavoura, pela iniciativa de Nicolau Vergueiro em sua Fazenda Ibicaba, no município de Limeira, vizinho a Rio Claro.

A primeira leva de imigrantes chegou em 1847, constituída por 432 pessoas originárias da Prússia, Baviera e Holstein. Trazendo para a colônia de Ibicaba os hábitos de uma vila rural européia, começaram a fornecer aos moradores de Rio Claro e Limeira produtos até então inexistentes no mercado: leite, queijo, ovos, mel e verduras. Alguns eram originariamente artesãos e não

²⁸ Dean é muito cuidadoso em sua pesquisa, mas pergunto-me se esses rendeiros não teriam sido por sua vez expulsos dessas regiões devido à concentração da propriedade e especialização da produção em função da agricultura para exportação.

se adaptaram à lavoura; quinze famílias foram liberadas para instalar negócios em Rio Claro e Limeira.

Após a chegada da segunda leva de imigrantes em 1849, com 115 trabalhadores de origem alemã e portuguesa, outros fazendeiros interessaram-se em desenvolver experiência semelhante – principalmente porque a Lei Queiroz, promulgada em 1850, fez triplicar o preço dos escravos no mercado interno. Vergueiro criou uma nova colônia em sua Fazenda Angélica, em Rio Claro, e passou a servir de agente para os fazendeiros interessados. Em 1852 chegaram mais 600 imigrantes, originários da Turíngia, Pomerânia e Holstein, e em 1857 já haviam sido instaladas 60 colônias no "oeste paulista" de então, das quais dez situadas em Rio Claro, onde mais de 1 000 trabalhadores contratados cuidavam das lavouras (Dean, 1977: 100).

Na maior parte das fazendas, o trabalho livre conviveu com o escravo. Os contratos de parceria eram lesivos aos imigrantes, o que suscitou sucessivos conflitos, que resultaram na interrupção dessa experiência por volta de 1856-1857, após o que apenas portugueses continuaram chegando, em pequeno número. De qualquer modo, lançadas as bases, o trabalho livre foi cada vez mais empregado em Rio Claro, apesar do número de escravos continuar crescendo até a abolição. Em 1872 havia 2 496 escravos ocupados integralmente no trato das lavouras, correspondendo a 55,4% da mão-de-obra agrícola total.

Neste ano, cerca de 20% da população de Rio Claro era constituída por alemães e suíços. Alguns tinham se tornado pequenos proprietários; alguns outros, comerciantes e outros ainda, profissionais liberais. Dentre as vendas de propriedades agrícolas registradas até 1873, constavam 60 feitas a pessoas com sobrenome alemão, no conjunto de 500 propriedades rurais existentes à época.

"As fazendas de Rio Claro eram quase auto-suficientes quanto à alimentos, materiais de construção, animais de tração e alguns artefatos. Apesar de que a escassez crônica de escravos tentasse os fazendeiros a se concentrarem no café, o mercado era demasiadamente reduzido para suprir as necessidades das fazendas sem um aumento elevado dos preços. (...) Todavia, as fazendas não eram muito diversificadas. Além do milho, feijão e arroz, em geral mantinham algumas vacas junto com cavalos e mulas, e às vezes cabras e ovelhas. Plantava-se um pouco de cana, ao menos para fazer caldo e aguardente. Cultivava-se algodão, que era fiado e tecido pelos escravos, mas por volta de 1870 o mais comum era comprar produtos ingleses por jardas. As propriedades maiores com frequência possuíam serrarias e moinhos movidos pela mesma força hidráulica ou vapor que

propulsionava os descascadores de café ²⁹. Em Rio Claro existem algumas jazidas de cal e argila, e alguns fazendeiros tinham fornos e olarias, em geral arrendados, que supriam a cidade e o resto do município.

A cidade, por sua vez, fornecia às fazendas alguns produtos manufaturados, arreios, carroças e outros trabalhos de carpintaria e ferro batido. O restante dos suprimentos das fazendas era em geral importado – ferragens para construção, arame farpado, enxadas e machados, material de cozinha, remédios e querosene. Os pequenos proprietários provavelmente vendiam algum milho para as fazendas, mas não regularmente. Aparentemente eram os principais fornecedores da carne de porco salgada consumida nas fazendas, mas raramente ali produzida." (Dean, 1977: 51-52).

Procurando as marcas impressas nas cidades do interior paulista pela dinâmica social e econômica do período de supremacia do café, Oliveira comenta os casos de Rio Claro e São Carlos:

"Do ponto de vista das elites cafeeiras, as melhorias urbanas eram, em muitos casos, aplicação de capital, significando uma diversificação de interesses e investimentos que passava pelo transporte urbano, pelos serviços públicos como luz, telefone, água e esgotos, além de ferrovias e bancos. Essa diversificação atingia o próprio sítio urbano na forma de propriedade imobiliária urbana. Em ambos os casos era razoável a proporção de proprietários de mais de um imóvel urbano, muitos deles também fazendeiros.

A cronologia dos melhoramentos introduzidos em cada uma das cidades evidencia o paralelismo entre a expansão cafeeira e a urbanização do interior. No caso de Rio Claro, o papel desempenhado pela economia açucareira e a mais precoce consolidação da cafeicultura só confirma este ponto de vista, permitindo que ali os contornos da cidade se firmem também mais cedo. 'Trollys' para o transporte urbano, fabricados na própria cidade desde 1854; um teatro de mais de 400 lugares, frisas e camarotes construídos pelos fazendeiros em 1864; iluminação pública a querosene desde 1870, também por iniciativa particular; médico residente desde 1863 e, já em 1872, três Casas de Saúde; linha regular de trem em 1876." (Oliveira, 1988: 321-322).

Por esta época, a despeito da riqueza cafeeira, a cidade ainda era ligada aos municípios vizinhos por estradas precárias e mal conservadas; as tropas de mulas que transportavam o café levavam cerca de dez dias para chegar ao porto de Santos, numa viagem difícil e cheia de obstáculos naturais, em que se perdia

²⁹Segundo Monbeig (1952), as primeiras máquinas descascadoras foram patenteadas no início da década de 1850.

sempre uma parte da carga ³⁰. Mas a elite cafeeira já se mobilizava para solucionar este problema.

Vinte e dois dos integrantes do grupo de fazendeiros que constituiu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1865 eram cafeicultores de Rio Claro (entre os quais o Conde de Três Rios, a família Vergueiro e o Visconde de Rio Claro). Em 1876 a ferrovia chegou à cidade, que ficou como ponta-de-trilhos até 1884. O Visconde de Rio Claro participou também da constituição da Companhia Rio Claro de Estradas de Ferro, que estendeu os trilhos até São Carlos (1884) e Araraquara (1885); vendida e revendida, esta ferrovia acabou incorporada à Companhia Paulista.

O volume do comércio de escravos foi significativo na cidade nesse período. O movimento de transação indicado pelo registro geral de escravos entre 1874 e 1885 sugere que a cidade tenha desempenhado nesses anos o papel de pequeno entreposto de vendas. Após 1885 esse comércio praticamente acabou.

Com a construção da ferrovia vieram os imigrantes italianos. Contratados para instalar os trilhos, encaminhavam-se depois para o trabalho nos cafezais. Segundo cálculos do consulado italiano de São Paulo, em 1888 havia 1300 pessoas naturais da Itália em Rio Claro, distribuídas metade nas fazendas e metade na cidade ³¹.

A segunda onda imigratória em Rio Claro corresponde ao movimento geral de imigração que ocorreu na província quando a escravidão efetivamente entrou em colapso. Mais uma vez, um grupo de fazendeiros do "oeste paulista" mobilizou-se para solucionar o problema: foi fundada em 1886 a Sociedade Promotora de Imigração, que incluía entre seus fundadores nove fazendeiros de Rio Claro ³². Neste ano, o município era o terceiro maior produtor de café da província, com 9 000 toneladas.

³⁰ Dean afirma que se uma estrada carroçável substituísse a rota de trilhas por onde trafegavam as mulas, uma carroça puxada por quatro animais poderia carregar, na metade do tempo, a mesma carga que era transportada individualmente por vinte mulas.

³¹ A historiadora Julia Scarano analisa a influência da larga proporção de italianos e alemães na composição da população rio-clarense, indicando numerosas marcas que essas duas comunidades foram imprimindo à cidade desde o século passado — criação de instituições religiosas, educacionais, culturais e desportivas, jornais, casas de comércio, indústrias etc; vem daí a origem da Companhia Cervejaria Rio Claro, fundada em 1905. (Scarano, 1969).

³² Consolidado o fluxo da imigração, em 1895 a Sociedade se dissolveu, deixando esta função para o governo estadual. Somente no ano de 1888, ela trouxe para a província de São Paulo um total de 86 127 imigrantes.

A chegada da ferrovia, a grande produção cafeeira e a vinda dos imigrantes resultaram numa significativa intensificação do crescimento populacional (conforme tabela adiante) e novos melhoramentos urbanos:

"Rio Claro na década de 80 contava com cinco estabelecimentos particulares de ensino, pelo menos dois de porte razoável, além de uma escola mantida pelo poder municipal. Melhoramentos tais como linhas de bonde com tração animal (1887), iluminação elétrica (1885), sistema de captação e distribuição de água potável (1885), Santa Casa de Misericórdia (1885) foram introduzidos. Esse ritmo se acentua na década seguinte, em que Rio Claro passa a ser sede da Cia. Paulista de Estradas de Ferro e de suas oficinas, envolvendo um total de cerca de 2 000 operários. Vem a telefonia (1895), rede domiciliar de água (1897) e de esgoto (iniciada em 1898 e concluída em 1901)". (Oliveira, 1988: 322).

Acrescente-se a informação de Keller:

"As últimas décadas do século dezenove e primeiras do vinte caracterizaram-se por um grande crescimento da cidade, refletido na ampliação de seu espaço urbano, no desenvolvimento de seu comércio com a instalação de numerosas lojas e armazéns, de casas compradoras de café e cereais, na criação de escolas, de sociedades, de jornais e na implantação das primeiras indústrias." (Keller, 1964: 57).

O apogeu da produção cafeeira em Rio Claro ocorreu em 1901, quando atingiu quase 15 000 mil toneladas, mas então o município já não se incluía mais entre os dez principais produtores, sobrepujado pela abertura da zona de Ribeirão Preto, graças à Mogiana, e pela expansão do café para além de Jaú e Araraquara, zonas por onde avançava a Paulista. Mesmo assim, passaram pela Hospedaria dos Imigrantes da Capital, em direção a Rio Claro, 8 634 imigrantes entre 1890 e 1900 (inclusive) e 10 630 entre 1901 e 1920³³.

O desenvolvimento da cafeicultura e a implantação da grande oficina de vagões da Cia. Paulista resultaram num afluxo de trabalhadores para Rio Claro, que estimulou um desenvolvimento agrícola mais diversificado, complementar ao crescimento urbano. Parte da população vinda para o trabalho rural acabava se transferindo para a cidade e o acréscimo populacional dirigido à lavoura aumentava a demanda de bens e serviços urbanos. Parte da remuneração dos colonos era feita em dinheiro e a força de trabalho compunha-se também de

³³ A menor produção anual de café registrada entre 1902 e 1919 foi de 8 070 toneladas (neste último ano) e em 1940 ainda eram colhidas 4 000 toneladas.

trabalhadores assalariados sem terra ³⁴. Constituíam-se um mercado urbano e monetarizava-se o sistema.

Por outro lado, o recenseamento agrícola de 1905 mostra que a mão-de-obra ocupada nas lavouras não se resumia aos imigrantes estrangeiros preferencialmente contratados como colonos; indica também que, ao contrário do que a discriminação afirmava (principalmente em relação aos negros), a produtividade do trabalhador brasileiro era bastante alta (Dean, 1977: 166). Do total de 5 238 empregados agrícolas das fazendas de Rio Claro neste ano, mais de um quarto deles (26%) era constituído por brasileiros.

"Os empreendimentos cafeeiros permaneceram muito concentrados até o final do ciclo do café. Em 1919 havia ainda apenas 287 lavouras cafeeiras, mas em 1927 havia 561 e em 1962, 650. As fazendas maiores sofreram um pouco com a crise de 1901 a 1906, havendo quebras e leilões antes e depois. Destacaram-se a divisão da Fazenda Angélica e a criação de núcleos coloniais oficiais nas fazendas falidas do Cascalho e de São José do Corumbataí. A Angélica foi dividida em seis, e a gigantesca Ibicaba, dos Vergueiro, perdeu partes de sua área para outras quatro fazendas, e finalmente foi leiloada. O comprador foi João Levy, um dos antigos trabalhadores de parceria que se tornara comerciante em Limeira. (...) Enquanto algumas propriedades eram desmembradas, outras se somavam, até o final da década de 1920. Em geral as terras que se passavam adiante eram tratos que não se prestavam para o café, ou cafezais exauridos. (...)

As pequenas propriedades ... tinham uma produtividade muito inferior à das grandes fazendas. Parece, todavia, que se especializaram na produção de víveres, e que dispunham de excedentes que vendiam à cidade ou às fazendas." (Dean, 1977: 157).

A evolução populacional de Rio Claro expressa o processo delineado nas páginas acima.

³⁴ O regime de trabalho na lavoura cafeeira no final do século incluía o colonato (trabalhadores fixos moradores nas fazendas e com direito a praticar uma agricultura de subsistência) e o trabalho contratado por empreitada, de empreiteiros independentes que traziam turmas de trabalhadores, os quais recebiam por mês e não contavam com lotes de terra para subsistência. Havia ainda jornaleiros, pagos por dia de trabalho e contratados principalmente na colheita. Nas grandes fazendas havia uma categoria de trabalhadores qualificados que recebiam salários mais altos: capatazes, carpinteiros, pedreiros, carreteiros, podadores, operadores da maquinaria beneficiadora, aradores, exterminadores de formigas.

Tabela 3.2
RIO CLARO
POPULAÇÃO TOTAL
1822 - 1920

Anos	População Total	Acréscimo no período	Acréscimo médio anual
1822	1 514	-	-
1835	2 906	1 392	107
1857	6 564	3 658	166
1872	15 035	8 471	565
1886	20 133	5 098	364
1890	24 584	4 451	1 113
1900	38 426	13 842	1 384
1920	58 262	19 836	992

Nota: O ano de 1875 inclui Brotas. Todas as datas incluem Analândia.
Apud: Dean, 1977: 155.

Assim é descrita por Dean a fisionomia urbana rio-clarense no começo do século:

"O centro da cidade de Rio Claro industrializou-se notavelmente. Sua posição, primeiro como terminal ferroviário, depois como ponto de baldeação entre a Paulista e a linha de Rio Claro, de bitola estreita, aconselhava a construção de depósitos de vagões de ambas ferrovias. Uma usina hidrelétrica começou a funcionar regularmente no Ribeirão Preto em 1900. A cidade era iluminada a lâmpadas de arco voltaico e possuía rede telefônica. Havia oficinas de construção de carruagens, selarias, serrarias, olarias, fornos de cal, uma fábrica de sapatos, várias tipografias, oficinas mecânicas e de fundição. Estabelecimentos menores fabricavam massa, sabão, vinagre, colchões, chapéus de palha, charutos, foguetes e gelo. Uma grande cervejaria vendia 600 mil litros para todo o estado.

A força de trabalho rural e um numeroso proletariado urbano fornecia usuários para um variado setor de serviços: repartições públicas, hospitais, um teatro, cinemas e igrejas. Por outro lado, a cidade comerciava o excedente dos gêneros produzidos pelos pequenos proprietários. O mercado e o matadouro vendiam produtos alimentícios enquanto os intermediários e comerciantes que possuíam maquinaria de beneficiamento trabalhavam com pequenas quantidades de café, milho, arroz, laticínios e aguardente. A acumulação de empresas comerciais e de pequena indústria gerou uma classe média urbana bastante ampla, cujas ambições e padrão de consumo diversificaram os empregos ainda mais. Rio Claro contava com uma das principais instituições desse grupo em expansão, um ginásio de língua alemã, para onde vinham estudantes de todos os estados sulinos." (Dean, 1977: 156-157).³⁵

³⁵ O primeiro banco surgiu em Rio Claro em 1926.

Este era o quadro urbano que se encontrava em Rio Claro quando os primeiros cafezais começaram a ocupar o espigão entre os rios Peixe e Aguapeí na altura em que viria a se construir Marília, lá longe no Oeste Pioneiro. Entretanto, uma comparação entre as duas cidades, nos idos de 1932/33, revela uma situação surpreendente: muito mais jovem, consideravelmente menos equipada e com população inferior à de Rio Claro, Marília exercia influência muito mais abrangente.

O tamanho urbano relativiza-se quando a cidade é vista no contexto regional: Marília no Oeste estava no topo da hierarquia urbana enquanto Rio Claro, no Leste, ocupava uma posição subordinada. Apesar de seu acabamento rude, Marília tinha se transformado em um centro regional, enquanto Rio Claro, com seu refinamento cafeeiro, crescia à sombra do grande centro regional que era Campinas. Comparemos algumas características encontradas nesses dois municípios por volta de 1933, apresentadas no quadro a seguir ³⁶.

Pelos dados do censo paulista de 1934, a população do município de Rio Claro neste ano era de 19 557 habitantes urbanos e 55 706 no total; a de Marília era de 17 323 habitantes urbanos e 71 464 no total. Rio Claro incluía neste ano Itirapina, cuja população urbana era pouco expressiva; Marília incluía Vera Cruz e Pompéia, cujo peso era maior. A população urbana de Marília, descontando-se os núcleos de Vera Cruz e Pompéia, deveria estar em torno de 12 100 habitantes e a de Rio Claro, descontando-se Itirapina, em torno de 18 600 habitantes (dados em Camargo, 1952).

Se tomadas no conjunto, a população urbana de Marília corresponderia a 88,6% da de Rio Claro mas, se considerarmos apenas o núcleo urbano central de cada uma (descontando-se os núcleos secundários, depois desmembrados), a proporção diminuiria para 65%. São estes os parâmetros que devemos ter em mente ao analisar as informações do quadro.

³⁶ Não há perfeita uniformidade nas informações apresentadas para cada município e, também, ao que parece, alguns dados referem-se a 1932, outros a 1933. O número de prédios de Marília, 1962, difere do apresentado anteriormente com base em Póvoas, que indica para 1933 o número de 1862. É possível ser um erro tipográfico de uma das fontes.

(continuação)

CARACTERÍSTICAS URBANAS	MARÍLIA	RIO CLARO
Instrução Primária: número de alunos	2 320	4 832
Instrução Secundária - número de estabelecimentos:		
· Ginásio	1	2
· Colégio religioso	1	1
· Escola Normal	-	1
Alimentação pública: número de abates no matadouro (bovinos)	5 165	3 343
Preço da terra (por alqueire)	500\$000 a 4:000\$000	300\$000 a 1:000\$000
Salário Rural:		
· diário	5\$000	5\$000
· trato do café (por mil pés)	150\$000	120\$000
Equipamentos urbanos:		
· abastecimento de água	não	sim
· centro telefônico ligado à rede geral do estado	sim	sim
· iluminação elétrica	sim	sim
· esgoto	não	sim

Fonte: Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio do Estado de São Paulo. *Os Municípios do Estado de São Paulo*. 1933.

A uma distância da capital três vezes maior que Rio Claro, Marília apresentava o dobro do número de médicos e uma vez e meia o número de dentistas, igual número de advogados, de farmácias e de casas bancárias e quase o mesmo número de tipografias e de alfaiatarias. O número de casas de secos e molhados correspondia a 74% do existente em Rio Claro mas o número de abates de bovinos no matadouro de Marília era igual a uma vez e meia o de Rio Claro.

A quantidade de hotéis, bares e restaurantes evidencia a importância da hotelaria em Marília, ao passo que em Rio Claro esta função da cidade era inexpressiva.

Comparando-se a arrecadação do imposto sobre cafeeiros com o número de máquinas de beneficiamento de café vê-se que o número de cafeeiros do município de Marília (aferido pelo imposto) correspondia a duas vezes e meia o de Rio Claro, mas o número de unidades de beneficiamento era mais de quatro vezes e meia maior – tal diferença supera o que possa ter sido subestimado na produção de café em Marília pelo maior rendimento dos cafeeiros dessa região e faz supor a prestação deste serviço à população de municípios vizinhos. Em Marília a atividade urbana gerada pela agricultura estava concentrada no

beneficiamento de café e de arroz, enquanto em Rio Claro este quadro era mais diversificado, incluindo farinha de mandioca e de milho, laticínios e aguardente.

Como um dado de conjunto, a arrecadação do imposto de indústria e de profissões mostra que a renda do trabalho tipicamente urbano nas duas cidades era praticamente equivalente, a despeito da diferença no tamanho das duas. Mas o desempenho de Marília na prestação de serviços à região em torno era muito mais forte do que em Rio Claro, apesar da diferença no tamanho das duas. Rio Claro, por sua vez, tinha uma estrutura mais diversificada.

Estando Marília numa região menos densamente povoada que Rio Claro, fica evidenciado o papel estratégico da cidade para o transcorrer da vida no campo. A importância que o café ainda tinha na região é indicada pela diferença no salário rural e a importância da agricultura regional, pelo preço da terra.

Não só a população do campo dependia da cidade, mas também a dos patrimônios e núcleos crescentes situados à frente de Marília mais para o oeste. Dependia ainda deste centro toda a população flutuante que passava pela cidade, atestada pelo grande número de hotéis: a negócios, a caminho das zonas em desbravamento ou circulando de uma região para outra.

O enorme número de automóveis registrados em Marília, quase o dobro dos inscritos em Rio Claro, assim como o número superior de postos de serviço mostra o papel primordial que o transporte rodoviário desempenhava nesta área e reforça a indicação da centralidade exercida por Marília na região, quando nenhum dos núcleos em desenvolvimento à sua frente havia conquistado a categoria de município e dependiam deste centro para formalidades burocrático-administrativas como, por exemplo, o registro de veículos.

Na região em que se insere Rio Claro, de urbanização mais consolidada e relevo plano, a ferrovia compunha uma malha viária densa e a rodovia vinha principalmente encurtar distâncias. Na região em que se situa Marília, onde o relevo do planalto ocidental se caracteriza pela alternância de vales e espigões paralelos (por onde corriam as ferrovias), a rodovia fazia a ligação entre áreas que por ferrovia era impossível estabelecer.

As linhas regulares de ônibus partindo de Marília mostram o estabelecimento de relações por rodovia tanto com Tupã, no extremo urbanizado do espigão ainda não alcançado pelos trilhos da Companhia Paulista, como entre

Marília na Alta Paulista e, de um lado, Lins e Araçatuba na Noroeste e, de outro, Assis e Quatá na Alta Sorocabana.

No campo da educação Rio Claro era indiscutivelmente mais bem equipada, assim como em estradas de rodagem feitas pelo governo estadual. Seus estabelecimentos comerciais eram mais numerosos, sugerindo um padrão de consumo mais sofisticado (fazendas e armazéns, chapéus e calçados, artigos para automóveis); entretanto, o número de alfaiatarias era quase o mesmo nas duas cidades.

Os equipamentos urbanos mostram que em cinco anos de vida como município, apesar de não contar com serviços de saneamento, Marília conseguira alcançar uma razoável qualidade de vida urbana. Em cerca de dez anos o pequeno patrimônio original transformara-se em uma cidade com uma inserção importante na região.

E note-se que essas diferenças nada têm a ver com a indústria, pois Marília só se industrializaria no final dos anos 30 – e graças à sua produção rural. Primeiro sediou unidades de beneficiamento de algodão (da SANBRA, Anderson Clayton, Matarazzo e outras), depois implantaram-se fábricas de óleo (Anderson Clayton em 1937 e Matarazzo em 1939) e fiações de seda em 1942. Rio Claro, por sua vez, mantinha em 1932/33 relativamente a mesma estrutura industrial que no começo do século: suas maiores empresas eram a cervejaria criada em 1905 e as duas unidades da Cia Paulista, de 1892 (desdobro de madeira e acessórios para vagões). Somente em 1939 e 1944 seriam instaladas na cidade empresas têxteis: uma grande fábrica de torção de fios da Matarazzo e outra menor, de fios de seda (E. F. Saad e Cia.).³⁷

No próximo item veremos que processo formou Marília e deu origem às características indicadas acima. A comparação entre esses dois núcleos urbanos do interior paulista visa reiterar a idéia de que a designação "Interior" refere-se a realidades diferentes, conforme a época: tanto pela abrangência da área ocupada

³⁷ E deste ponto de vista as duas cidades se diferenciariam, pois as plantas instaladas em Rio Claro eram significativamente maiores que as de Marília. O *Catálogo das Indústrias do Estado de São Paulo* (DEE, 1945) indica que em 1945 aquelas cinco empresas de Rio Claro tinham mais de 100 operários cada uma, somando 2 856 trabalhadores, para um total de 4 407 operários no município. Em Marília as duas fábricas de óleo e duas fiações de seda tinham mais de 100 operários, somando 755 trabalhadores industriais, num total de 1 281 operários no município. As duas cidades incluíam-se entre os 34 municípios paulistas, além da Capital, que pela classificação do Catálogo tinham nesse ano mais de um mil operários industriais. Dessa lista faziam parte apenas dois do Oeste: Marília, em 30º lugar e Bauru, em 15º; Rio Claro ocupava a 7ª posição. Nessa época já existia em Marília, ainda pequena, a TILIBRA - Tipografias e Livrarias Brasil S. A. (impressos), que hoje atua no mercado nacional. (Conforme Gonçalves Ohtake, 1982).

e urbanizada do território paulista, como pela especificidade do tecido urbano formado, que diferenciou as cidades do Oeste de suas irmãs mais velhas do Leste.

Marília – fruto da mutação do complexo cafeeiro

Uma característica que distingue o crescimento urbano no Oeste Pioneiro daquele ocorrido anteriormente no Leste do estado é a velocidade: na expressão de Monbeig, as cidades cresciam como cogumelos. E, no caso de Marília, as circunstâncias que cercaram seu nascimento produziram um caso extremado de desenvolvimento urbano intenso e rápido.

No Oeste, a fundação de patrimônios esteve associada à viabilização dos loteamentos das grandes glebas de terra virgem em sítios e fazendas. Sua função era impedir o isolamento dos sitiantes que se instalassem e oferecer-lhes um centro onde pudessem pôr à venda seus produtos e abastecer-se do que fosse necessário: alimento, crédito, sementes, objetos de uso, utensílios de trabalho etc.

Prática antiga no Brasil, originalmente de caráter religioso, a fundação de patrimônios com o tempo laicizou-se e guardou da antiga tradição apenas o costume de levantar-se uma cruz no local onde se construiria a cidade e dar-se uma grande festa na ocasião em que ela era abençoada, com a presença das personalidades importantes da região. Feito isto, tudo se passava como num loteamento qualquer. A localização dos patrimônios subordinava-se sobretudo ao desenvolvimento das vias férreas: a operação da ferrovia exigia a implantação de paradas a intervalos regulares (que oscilavam entre dez e quinze quilômetros) para a manutenção das máquinas, abastecimento de água e de lenha.

Às vezes, empresários informados dos planos de expansão das ferrovias antecipavam-se a elas e abriam loteamentos no local das futuras estações; outras vezes, empresários ligados à própria estrada-de-ferro promoviam a fundação dos patrimônios; e, frequentemente, também a influência e o prestígio político dos proprietários de terras tinham seu peso na abertura de um patrimônio e localização de uma nova estação.

Em geral os patrimônios apresentavam, em seu início, uma certa fisionomia comum:

"Todos têm o mesmo aspecto: casas de madeira com tetos de telhas vermelhas guarnecem de uma fila hesitante uma rua principal, a estrada, quase sempre sem esgotos nem calçadas. Às vezes algumas ruas perpendiculares subitamente põem à vista da artéria central cafezais e campos de algodão. Uma grande praça ajardinada, grande demais para um corpo tão franzino, reúne a capela, uma cruz, uma escola e algumas raras casas de tijolos. O que se vê melhor é o posto de gasolina do mecânico com brilhantes propagandas que sobressaem do cinzento do conjunto. Assim, o pequeno patrimônio é sempre um local de abastecimento para o caminhoneiro e, ao mesmo tempo, um centro comercial. Suas poucas lojas provêem a maior parte dos produtos necessários aos sitiantes, para seu trabalho, sua alimentação e seu vestuário. O quadro será completo ao acrescentar-se-lhe uma serraria, algumas máquinas de descaroçar algodão, descascar arroz e despolar café. Elas recebem a produção dos sitiantes vizinhos e constituem a principal função comercial do patrimônio. Os pequenos agricultores exprimem isso claramente quando falam de ir 'ao comércio' para dizer que vão ao patrimônio. Eles aí vão sobretudo aos sábados, uns a pé, outros a cavalo, e muitos amontoados num caminhão. Nos outros dias, a grande rua é animada pelo estrépito dos caminhões carregados de troncos de árvores, de sacos de arroz ou de café passando aos solavancos sobre os buracos de uma estrada precária. A maior parte passa sem descarregar, mas seu vai-e-vem incessante, e o tráfego puramente local daqueles que abastecem as pequenas máquinas de despolvimento, mantêm uma atividade constante nesses patrimônios." (Monbeig, 1952: 311-312, tradução minha).³⁸

O progresso de um patrimônio dependia de muitos fatores; o sítio geográfico era um deles, mas outros fatores eram também determinantes. Referindo-se a Rio Preto, Araçatuba, Marília, Presidente Prudente, Baurú e Londrina, Monbeig assinala que "as principais cidades da franja pioneira foram, todas, estações terminais e 'bocas de sertão'. E foi assim que tiveram impulso tal, que eclipsaram os outros patrimônios". (Monbeig, 1952:321).

Um patrimônio se transformava em cidade à medida que às suas funções originais, de escoamento da produção agrícola, abastecimento e apoio religioso, se acrescentassem outras novas. Em áreas que estavam sendo desbravadas, naturalmente surgia a função hoteleira, que alimentava inicialmente o comércio³⁹.

³⁸ A descrição a seguir sobre o percurso da evolução dos patrimônios no Oeste Pioneiro baseia-se no relato da ampla pesquisa realizada por Monbeig (1952).

³⁹ A este propósito, Monbeig faz uma observação curiosa sobre Marília nos seus primórdios: "Os primeiros habitantes de Marília são capazes de se lembrar dos anos de 1924 a 1928, quando se tomava *champagne* aos borbotões e se jogava firme: de 653 edifícios, somente três eram exclusivamente casas de habitação, 650 eram locais comerciais, dos quais 87 casas de tolerância". (Monbeig, 1952: 331).

A instalação de serrarias e de estabelecimentos com máquinas de despolar café, descascar arroz ou descaroçar algodão expressavam bem o vínculo vigente entre desenvolvimento urbano e atividade agrícola. Essa produção urbana, que gerava emprego (inclusive feminino) e trazia movimento para a cidade (o que estimulava o crescimento do comércio), dependia da produção agrícola. Esta última, por sua vez, dependia da atividade dos maquinistas, que não só compravam os produtos da agricultura mas também financiavam as lavouras do pequeno agricultor – sistema de crédito em vigor até que o sistema bancário alcançasse o novo núcleo.

Instalando-se nas beiradas da área construída, esses estabelecimentos prolongavam a planta da cidade e favoreciam a formação de novos quarteirões, atraindo a instalação de vilas de trabalhadores em torno de si. Com isso, reforçavam o desenvolvimento do comércio e sua extensão no espaço urbano.

Até que se transformasse em município, a administração do patrimônio ficava a cargo de seu fundador e dependia dos seus recursos. A administração municipal pelo poder público permitia arrecadar impostos e promover melhorias urbanas: pavimentação das ruas, esgotos e calçadas, distribuição de água e energia elétrica, ajardinamento de praças e ruas etc. O crescimento da população levava à instalação de uma Santa Casa e de estabelecimentos de ensino, frequentemente religiosos.

O patrimônio ia deixando de ser apenas uma rua para adquirir contornos urbanos, com um espaço dividido funcionalmente: uma zona industrial e comercial próxima à estação, uma zona comercial diversificada incluindo restaurantes, cafés e sorveterias ao longo da rua principal e em torno da praça, e uma zona residencial a princípio indiferenciada, onde pouco a pouco iam se estabelecendo no espaço diferenças de *status* social e de renda. Um indício de que o estabelecimento comercial adquirira estabilidade era a transformação do prédio de tábuas em um de tijolos.

Os núcleos fundados no Oeste em sua maioria permaneciam relativamente pequenos, com o caráter de povoados rurais e uma vida intimamente ligada ao entorno rural imediato. Mas alguns alcançaram estágio superior de desenvolvimento, estabelecendo uma área mais ampla de influência que seu entorno rural imediato e conquistando o papel de "capitais regionais",

isto é, "cidades que, pela estrada, estendem seu raio de ação sobre cada um dos espigões da franja pioneira." (Monbeig, 1952: 335).

O caráter de capital regional é associado pelo autor a um espectro mais diferenciado de prestação de serviços e, principalmente, à diferença de escala, tanto do trabalho tipicamente urbano que se concentrava nessas cidades como do raio de ação que elas alcançavam. O fundamento da atividade comercial e industrial continuava a ser a atividade agrícola, porém a indústria passava a ser representada por plantas maiores (principalmente fábricas de óleo e unidades têxteis) e o comércio passava a incluir grandes casas exportadoras e importadoras atacadistas, além das lojas a varejo.

As casas exportadoras drenavam a produção de toda a região para encaminhá-la a São Paulo e Santos (café e algodão) e também para o Distrito Federal (cereais); construíam grandes armazéns para poder regular a exportação conforme a situação do mercado e as possibilidades de transporte e mantinham no centro regional também um comércio de entreposto (a Companhia de Armazéns Gerais, por exemplo, estava presente desta forma em Marília). As casas atacadistas importadoras distribuíam produtos por caminhão para as cidades e patrimônios da região, além de manterem no centro regional um ponto de vendas. A capital regional continuava a ser um centro de mercado, mas numa escala ampliada, regional.

Dois serviços urbanos eram básicos para o desempenho deste papel: bancos e transporte. "Prolongamento direto da função comercial e complemento da atividade industrial", o sistema bancário alcançava o Oeste pela abertura de sucursais de bancos sediados na Capital de São Paulo.

"Apenas um grande empreendimento parece ter sido exclusivamente originário da franja pioneira – o Banco Brasileiro de Descontos, fundado em Marília em 1943, com um capital de 10 milhões de cruzeiros, elevado a 40 milhões em 1946. Seus fundadores, todos habitantes de Marília, trabalhavam ao mesmo tempo na praça de Santos. Puderam montar agências em numerosas cidades da franja pioneira, controlar fiações de seda em Marília, em outras cidades da Alta Paulista e mesmo da Alta Sorocabana" (Monbeig, 1952: 338 e 339).

O transporte, atividade vital para o produtor agrícola e fonte original da vida inicialmente do patrimônio, assumia na capital regional características muito mais desenvolvidas, continuando a ser a base primordial da vitalidade da cidade. Graças à atividade das firmas importadoras e exportadoras, a estação ferroviária era dotada de boas instalações, armazéns etc; e o transporte

rodoviário, que em meados dos anos 20 foi introduzido no Oeste, passou a complementar a ferrovia e alargar a sua área de influência ⁴⁰.

Era o transporte rodoviário através das *jardineiras* que assegurava as relações entre o centro e os municípios vizinhos e que fazia a ligação entre o centro e os limites da área desbravada, à beira do sertão. Ônibus de grandes percursos garantiam as relações intra-regionais ao longo do espigão e as relações interregionais entre um espigão e outro. Esta inovação agilizou a mobilidade no espaço no Oeste Pioneiro, multiplicou o número de viajantes em trânsito e produziu nas cidades novos serviços (postos de abastecimento e de serviços, hotéis, restaurantes etc) e maior diversificação na sua composição social.

Em suma, o fato de um patrimônio ser *ponta-de-trilhos e boca-de-sertão* durante um certo período levava a que ele se transformasse num nó de comunicações e por isto centralizasse o mercado e a prestação de serviços na região. Desenvolvendo gradualmente novas funções, o patrimônio ia se transformando num núcleo urbano em franco progresso. Permanecendo esta situação por um período de tempo suficiente, ou em condições suficientemente favoráveis a ponto de consolidar-se este desempenho funcional da cidade na região, mesmo que a frente pioneira avançasse criando nova *ponta-de-trilhos* mais adiante, a cidade tendia a manter o caráter de centro regional – seja por ter conquistado uma clientela habitual, que por travar relações pessoais e de negócios na cidade se mantivesse fiel na frequência a ela, seja porque se houvesse criado na região a prática habitual de nela se procurar serviços específicos.

O crescimento na escala do desempenho como centro da região estimulava a concentração populacional na cidade e o desenvolvimento de outras atribuições funcionais. Um centro de movimento, bem servido por transporte e centralizando o mercado regional, era obviamente o local mais indicado para se instalarem artesãos de diversas especialidades, numa época em que a produção industrial nacional era ainda incipiente. O mesmo se aplica à prestação de serviços profissionais (médicos e outros) e à instalação de serviços da administração pública; a escala da população e a facilidade de transportes favorecia a implantação de escolas. E deste modo ia sendo reforçada a condição de capital regional.

⁴⁰ Diferentes fontes registram a presença do caminhão no Oeste a partir de 1924.

Alguns centros conquistaram e mantiveram este papel, como São José do Rio Preto, Presidente Prudente e Marília. Outros perderam parte de sua área de influência mas mantiveram o *status* de centro regional, como Bauru. Outros ainda, acabaram perdendo na competição com outras cidades que, formadas posteriormente, conseguiram conquistar a liderança regional; é o caso de Assis, na Alta Sorocabana, que acabou subordinada a Marília, ou Lins, na Noroeste, que perdeu a liderança para Araçatuba.

E o que teria levado Marília a ultrapassar a condição de patrimônio e conquistar a função de capital regional?

Por um lado, o momento histórico de seu nascimento possibilitou que à natureza da urbanização produzida pelas ferrovias no Oeste (em que certas cidades usufruíam da vantagem de localizar-se à boca do sertão por estar na ponta dos trilhos, o que canalizava para si o movimento da região) se acrescentasse a multiplicação das possibilidades de alcance de sua área de influência proveniente da flexibilidade das ligações rodoviárias que então se iniciavam.

Por outro lado, a peculiaridade do sítio em que foi plantada e as circunstâncias em que se deu a ocupação dessa área permitiram-lhe auferir de todas as vantagens que o momento histórico oferecia: Marília nasceu situada no cruzamento de duas estradas, anteriores à passagem da ferrovia – uma primeira ligando-a aos espigões vizinhos e uma segunda a todo o espigão em que estava, antecedendo a linha férrea.

E um terceiro fator determinante foi a pujança da agricultura na região capitaneada por Marília. De todas as regiões do Oeste, foi esta a única predominantemente agrícola; nas demais, a pecuária dividiu com a agricultura em maior ou menor proporção o uso econômico do solo. Marília firmou-se como centro de uma região basicamente agrícola e em franca expansão.

Monbeig estima ter sido entre 1935 e 1937 que Marília perdeu o aspecto de patrimônio e "adquiriu nova pele", graças ao desenvolvimento do algodão e da imigração japonesa, no que coincide com a opinião de Milliet. Contudo, já em 1934 Marília mostrava população urbana mais numerosa que qualquer outro centro de todo o Oeste Pioneiro abaixo do Rio Tietê – tinha ultrapassado o

tamanho das principais cidades estabelecidas anteriormente na Noroeste e na Sorocabana ⁴¹.

Isto sugere que para o crescimento de Marília tenham se articulado de um lado a vitalidade da sua própria economia local, estruturada principalmente com base no café, no algodão e na imigração japonesa e, de outro, a centralidade que pôde rapidamente conquistar em relação a uma área mais ampla, graças à peculiaridade da forma como se inseriu na rede urbana que se formava então no Oeste. Usando uma palavra em voga, tudo leva a crer que tenha se estabelecido uma particular sinergia entre essas duas forças, impulsionando o desenvolvimento de Marília.

A intensa vitalidade da cidade valeu-lhe dois belos e significativos apelidos: *Cidade-Menina* e *Princesa da Alta Paulista*. Vejamos a singularidade dessa história ⁴².

Marília nasceu da soma de três patrimônios, no espigão entre os rios do Peixe e Aguapeí – encravado, este, entre dois espigões paralelos já urbanizados pela Sorocabana e pela Noroeste. Essas terras haviam sido apropriadas inicialmente pelo mineiro José Theodoro de Souza, quando do primeiro avanço da ocupação para o Oeste, ainda no século passado, e foram depois vendidas em glebas; parte delas veio a constituir a base da Companhia Pecuária e Agrícola de Campos Novos, organizada em maio de 1914.

Em 1905, quando a Comissão Geográfica e Geológica fez o reconhecimento dos principais rios do Oeste e verificou que o rio do Peixe não era afluente do Aguapeí como se pensava (mas ambos afluentes do rio Paraná), ainda fora registrada a existência de aldeamentos dos índios Coroados no local onde viria a se situar Marília.

A ocupação da região foi estimulada pela abertura, em 1913, de um caminho de 147 quilômetros cortando o Oeste, registrado na história local como "picadão": perpendicular aos eixos do relevo e da circulação, partia da estação de Presidente Pena na Noroeste (atual Cafelândia) e chegava até Platina, situada no espigão onde logo passaria a Sorocabana ⁴³. Marília surgiu no ponto em que

⁴¹ Ao ser inaugurada a estação ferroviária de Marília em 1928, ano em que também se transformou em sede de município, a estação de Araçatuba na Noroeste tinha já vinte anos e, na Alta Sorocabana, a de Presidente Prudente tinha nove e a de Assis, treze.

⁴² A exposição que se segue, a respeito da origem histórica de Marília, baseia-se em Monbeig, 1941; Póvoas, 1947 e Monbeig, 1952.

⁴³ A abertura deste caminho certamente tem relação com o fato de os proprietários de terras terem constituído a Companhia Pecuária e Agrícola de Campos Novos no ano seguinte, pois o picadão atravessava essas terras.

este caminho cortava o espigão virgem intermediário, entre os rios Peixe e Aguapeí.

A abertura deste caminho fora ordenada pelo governo estadual e realizada pelo Coronel Carlos Ferraz de Sales que, diante da qualidade das terras que margeavam o picadão, convenceu Cincinato Cesar da Silva Braga a aí adquirir uma gleba; esta, com 3 600 alqueires e 21 quilômetros de extensão entre os rios do Peixe e Tibiriçá (formador do Aguapeí), abrangia a área onde depois se localizariam as estações de Lácio, Marília e Nipônia (depois Padre Nóbrega) na Alta Paulista. Nestas terras, batizadas de Fazenda Cincinatina, foi implantada uma grande criação de porcos e plantados 10 mil pés de café, em 1915, a fim de garantir a posse contra os grileiros. Anos depois, as terras de Cincinatina seriam vendidas a Bento de Abreu Sampaio Vidal, deputado e grande fazendeiro de Araraquara, que mais tarde veio a ter grande influência na cidade de Marília.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que desde 1905 tinha seu terminal estacionado em Piratininga, decidiu-se a estender sua linha para o Oeste e em 1916 cravou o marco da futura estação no local onde viria a se construir Marília. A Companhia Pecuária e Agrícola de Campos Novos, enquanto isso, ampliou a venda de suas terras e, com picadas, foi dando acesso à região. O início do avanço da linha da Paulista a partir de Piratininga, em 1922, apressou o povoamento ⁴⁴.

Antecedendo os trilhos, a Companhia Paulista abriu uma estrada carroçável ao longo do espigão até o rio Paraná, estimulando o loteamento e ocupação da área e criando condições prévias de mercado para o tráfego dos seus trens. Marília ficou situada, portanto, na confluência de duas estradas anteriores à passagem da ferrovia: uma ligando-a aos espigões vizinhos e outra ao longo do espigão em que estava.

Afluíram para a região que estava sendo desbravada levas de colonos originários das áreas onde o café estava em decadência, assim como imigrantes recém-chegados, sobretudo japoneses, italianos, espanhóis e sírios, assim como migrantes originários de outras partes do Brasil, especialmente do Nordeste.

Em 1923, o fluminense Antonio Pereira da Silva (chegado em 1919 para administrar a Fazenda Cincinatina) comprou 53 alqueires do Major Elezeário de

⁴⁴ Note-se que quando os trilhos da Paulista começaram a se estender de Piratininga para o Oeste, os da Noroeste já haviam chegado ao rio Paraná há cerca de dez anos e os da Alta Sorocabana estavam prestes a alcançá-lo.

Camargo Barbosa, em terras da antiga Companhia Pecuária e Agrícola de Campos Novos, perto da cabeceira do rio Pombo. Nesta gleba implantou o Patrimônio de Alto Cafezal (em lembrança ao velho cafezal de Cincinatina no alto do espigão) e começou a venda de datas, que se desenvolveu com rapidez – em 1925 havia 22 casas instaladas em Alto Cafezal.

Por volta de 1926/27 surgiram dois novos patrimônios vizinhos: Vila Barbosa, ao lado de Alto Cafezal, e Marília à sua frente, do outro lado da estrada de ferro, nas terras de Bento de Abreu Sampaio Vidal, no lugar onde ficava antes o velho cafezal de Cincinatina. Neste último foram reservados terrenos para as futuras instalações da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, para a igreja, Santa Casa, jardim etc. As construções se multiplicaram, tendendo os três patrimônios a se fundir num único núcleo urbano, que logo foi elevado a Distrito de Paz, pertencente ao município de Cafelândia.

Em 3 de dezembro de 1928 inaugurou-se a estação de Marília, com a chegada do primeiro trem de passageiros da Paulista. Em 24 de dezembro Marília transformou-se legalmente em município, formado pelos distritos de Marília (desmembrado de Cafelândia) e Pompéia (desmembrado de Campos Novos), na Comarca de Piratininga. Em abril de 1929 o município foi instalado.

A velocidade do crescimento de Marília pode ser avaliada pela evolução do núcleo urbano: em 1925 havia 22 casas no patrimônio de Alto Cafezal e em 1928 já se contavam 628. Paralelamente, vinham se multiplicando as plantações de café. E, quando os cafezais do município estavam dando suas primeiras colheitas, a crise de 29 ocorreu.

Referindo-se aos efeitos da crise sobre as zonas da Noroeste e da Alta Paulista, Sérgio Milliet comenta:

"Sem dúvida a crise de 1928 irá retardar o progresso da zona toda. Mesmo assim foi fabuloso, a produção incrivelmente elevada, tendo permitido a permanência de uma cultura em pleno traumatismo econômico. Até 1935 não se cuidou, na região, de outra coisa a não ser de café. Posteriormente, o algodão veio compensar a queda dos preços daquele produto e revigorar o impulso progressista, que se via ameaçado de morrer do próprio parto. Marília, por exemplo, após um surto rápido, conhece acentuada decadência que se prolonga até 1935. A saúde da região só se restabelece realmente em 1937 com as magníficas safras algodoeiras e os preços excelentes do produto nos mercados internacionais. Para o crescimento demográfico da zona contribuiu também a imigração espontânea dos pequenos agricultores, como prova o grande número de sitiantes, consignado no recenseamento." (Milliet, 1946: 64-65).

A afirmação de Milliet sobre a "acentuada decadência de Marília" é exagerada. Não havendo dados que permitam acompanhar o crescimento populacional, a evolução do número de prédios da cidade é um bom indicador e mostra uma retomada do crescimento já em 1931.

A evolução do número de prédios mostra que o crescimento entre 1929 e 1930 foi insignificante, mas de 1930 até 1934 foi constante, acrescentando-se em média 238 prédios por ano. Entre 1934 e 1935 houve um salto, com o acréscimo de quase 800 novas construções, significando um crescimento de 37% sobre o volume de prédios da cidade. De 1934 até 1938 o acréscimo anual médio duplicou em relação ao dos anos anteriores, passando a 495 edificações.

Tabela 3.3
MARÍLIA
NÚMERO DE PRÉDIOS EXISTENTES NA CIDADE
1929-1946

Ano	Nº de Prédios	Crescimento %
1929	1 084	-
1930	1 120	3,3
1931	1 453	29,7
1932	1 643	13,1
1933	1 862	13,3
1934	2 075	11,4
1935	2 846	37,2
1936	3 254	14,3
1937	3 637	11,8
1938	4 055	11,5
1939	4 098	1,1
1940	4 643	13,3
1941	4 782	3,0
1942	4 898	2,4
1943	4 938	0,8
1944	5 048	2,2
1945	5 217	3,3
1946	5 683	8,9

Fonte: Póvoas, 1947: 121.

Este aumento no crescimento da cidade correspondeu à abertura de três novos patrimônios junto ao núcleo original: Vila Palmital em 1934 e São Miguel e Vila Bassan em 1935. O ritmo de crescimento se intensificou a partir de 1934: nos cinco anos decorridos entre 1929 e 1934 foram construídos praticamente 1 000 prédios; nos quatro anos seguintes, de 1934 a 1938, acrescentaram-se quase 2 000. E mais 600 surgiram até 1940. Entre 1940 e 1945 o ritmo de

crescimento arrefeceu, reacelerando-se entre 45 e 46 (último ano registrado pela fonte).

Por volta de 1933/34 o núcleo urbano de Marília expressava o ritmo intenso de ocupação da região. Município em dezembro de 1928, em 1933 já se transformava em sede de Comarca, abrangendo os municípios de Marília e Vera Cruz. O censo paulista de 1934 indicou uma população urbana de 17 323 pessoas e um total de 65 104 habitantes no município (Camargo, 1952, v. II: 18). Note-se que tal população era a de um município com apenas seis anos de idade (menos de dez anos de vida, mesmo se se contar desde quando as primeiras casas substituíram a floresta virgem).

O notável crescimento de Marília aparece mais nitidamente quando observamos sua posição relativa em 1934 frente aos principais centros que se desenvolviam no Oeste.

Tabela 3.4
POPULAÇÃO URBANA DOS PRINCIPAIS CENTROS DO OESTE
1934 - 1940

Cidade (ano de criação)	População	
	1934	1940
São José do Rio Preto (1894)	18 672	28 608
Bauru (1887)	22 733	33 891
ALTA PAULISTA:		
Marília (1928)	17 323	28 358
NOROESTE:		
Lins (1919)	11 657	20 468
Araçatuba (1921)	12 705	17 060
ALTA SOROCABANA:		
Presidente Prudente (1921)	7 280	17 927
Assis (1917)	6 190	9 227

Nota: Os dados não são perfeitamente comparáveis entre um ano e outro, devido aos desmembramentos de municípios ocorridos no intervalo.

Fonte: Recenseamento Demográfico, Escolar e Agrícola Zootécnico do Estado de São Paulo, de 1934, e Recenseamento Geral de 1940; conforme Camargo, 1952, v. II: 17-19.

Na Noroeste, o povoamento se concentrava principalmente no trecho até Araçatuba: depois dessa cidade a ferrovia passava a seguir pelo vale do Tietê, onde o problema da insalubridade desestimulava o povoamento; e no trecho da Variante, ainda em construção, o povoamento estava se iniciando. Na Alta Sorocabana a população estava distribuída mais dispersamente, ao longo de todo o espigão.

Na Noroeste, Araçatuba e Lins dividiam a liderança urbana: Araçatuba a oeste de Lins, numa distância equivalente à de Marília em relação a Bauru (centro original de onde se irradiou a ocupação dessas regiões). Havia uma relativa concentração de população nos núcleos urbanos mais antigos, formados à margem da ferrovia: Pirajuí (com 4 166 habitantes urbanos), Cafelândia (4 839), Birigui (7 524), Promissão (4 326) e Penápolis (6 378), sendo duas delas equivalentes à de Assis (6 190), único centro mais importante da Alta Sorocabana, além de Presidente Prudente (o núcleo mais populoso, depois de Assis, não alcançava 4 000 habitantes). A hierarquia urbana na Sorocabana era diversa da da Noroeste: Presidente Prudente exercia fortemente a liderança, numa região menos desenvolvida do ponto de vista urbano.

Na Alta Paulista, região apenas parcialmente ocupada nessa época, Marília era claramente o centro da região: Garça, o segundo maior núcleo, contava 4 247 habitantes urbanos. Em 1940, os dados de população revelam a tendência de se configurar na Alta Paulista uma situação semelhante à da Noroeste: estavam em desenvolvimento centros secundários como Pompéia (13 135 habitantes urbanos) e Tupã (7 339), além de Garça (8 888).

Mais jovem que todos os outros, Marília em 1934 já era mais populosa que os centros da Noroeste e da Sorocabana; e, em 1940, seu tamanho igualava-se ao de São José do Rio Preto, bem mais antigo, e aproximava-se do de Bauru, primeiro e tradicional centro do Oeste, grande entroncamento ferroviário e porta de saída para a exploração do Oeste Pioneiro (em 1934 a população urbana do município de Marília correspondia a 76% da de Bauru e, em 1940, a 84%).

O dado impressionante é que Marília, que se tornara sede de município em final de 1928, em 1934 tinha se tornado o maior centro de todo o Oeste Pioneiro abaixo do Rio Tietê! Isto é, dez anos após surgirem as primeiras casas no patrimônio de Alto Cafezal e poucos anos depois da estação ter sido inaugurada na cidade.

Ultrapassara os centros da Noroeste e da Sorocabana, regiões desbravadas no mesmo processo que lhe deu origem (patrimônios fincados no sertão para viabilizar sua abertura pelas ferrovias), e em 1940 já tinha alcançado o tamanho do centro pioneiro de Rio Preto, estabelecido acima do Rio Tietê mais de três décadas antes. E note-se que tal crescimento é anterior à explosão do algodão, que se deu a partir de 1936.

A crise de 1929 desorganizou a produção cafeeira em todo o estado e uma das medidas tomadas para fazer face a ela foi a proibição de novos plantios, por decreto do governo central, de 1932. Mesmo assim, o café continuou como uma cultura importante em Marília e, a despeito da produção em 1934 ser algo inferior àquela de 1931-32, no intervalo entre 1934 e 1940 a produção cafeeira cresceu não só em Marília como em toda a Alta Paulista. Mas o café era ali cultivado de modo diverso do que o fora nas zonas antigas: as propriedades não eram monocultoras e boa parte da produção provinha de pequenas propriedades, sobretudo na região mais recentemente desbravada, a oeste de Marília.

O impacto da crise do café sobre a cidade foi imediatamente compensado pelo impulso do algodão, produto que se desenvolveu rapidamente no município, no contexto daquele movimento geral de desenvolvimento da cotonicultura paulista referido antes, que culminou no deslocamento do Nordeste da posição de maior produtor nacional. No ano em que isto ocorreu, 1936, Marília foi o município maior produtor de algodão do estado de São Paulo, posição que manteve por dez anos ⁴⁵.

Em 1936 foi instalado em Marília um Posto de Expurgo de Sementes de Algodão, como desdobramento do Serviço Científico do Algodão instituído pelo Instituto Agrônômico de Campinas, com a função de proceder à análise, expurgo e distribuição de sementes na região. Tal fato, decorrente seja da própria produção de Marília, seja de sua posição regional, veio de qualquer modo reforçar a centralidade funcional da cidade. Em 1942 o estado foi dividido em Regiões Agrícolas e Marília encabeçou uma delas; e em 1944, nova divisão do estado em Setores Agrícolas (formados por diversas Regiões) instituiu Marília como sede de um Setor que abrangia os municípios desde Gália até Lucélia – ou seja, toda a Alta Paulista de então.

Pode-se ter uma idéia do movimento que isto teria trazido à cidade pela quantidade de sementes distribuídas pelo Posto de Expurgo de Marília: uma média de mais de 100 mil sacas anuais de sementes entre 1937 e 1945, para pequenos produtores que plantavam em média dez alqueires; mas a plantação típica onde o algodão era a principal lavoura raramente ultrapassava cinco alqueires, dos quais dois e meio a três eram plantados com algodão e o restante com lavouras diversas (Póvoas, 1947: 92-93 e Monbeig, 1952: 257).

⁴⁵ O algodão era plantado tanto nas zonas novas como nas zonas velhas, mas entre os maiores produtores predominavam municípios do Oeste Pioneiro.

Nas estatísticas da Secretaria de Agricultura para o ano agrícola de 1945-46 figuravam entre os dez maiores compradores de sementes de algodão: os municípios de Marília (2^o), Pompéia (3^o) e Tupã (5^o) na Alta Paulista; Presidente Prudente (1^o), Rancharia (4^o) e Presidente Bernardes (9^o) na Alta Sorocabana; Guararapes (6^o) e Valparaíso (7^o) na Noroeste; Campinas (8^o) na velha zona da Paulista; e Nhandeara (10^o) na Araraquarense – com exceção de Campinas, todos no Oeste Pioneiro e, entre os cinco primeiros colocados, três municípios da Alta Paulista. Nestes últimos, e de modo geral na Alta Paulista, pouco mais da metade dos compradores de sementes eram proprietários de terras. (Monbeig, 1952: 257).

Em 1930 já havia 273 famílias japonesas em Marília: 37 na zona urbana e 236 na zona rural. Até 1934 foram registrados 3 346 migrantes (nacionais e estrangeiros) dirigidos a Marília. Neste ano a colônia japonesa representava 17% da população total de Marília e 62% dos estrangeiros no município. Entre 1935 e 1940, o número de migrantes cresceu para 35 800 pessoas e a proporção de japoneses na população municipal aumentou para 19%. De 1933 a 1938, as famílias japonesas urbanas representaram cerca de 13% do total delas residente no município; em 1941, das 2 882 famílias nipônicas instaladas em Marília, 600 residiam na cidade, representando 21% do total. (Camargo, 1952, v.II: 37 e Vieira, 1973: 68, 166-167, 234) ⁴⁶. As famílias rurais produziam algodão, casulos de bicho-da-seda e menta.

"A Cidade de Marília, ponta de trilho da Estrada de Ferro Paulista de 1928 a 1935, progrediu em ritmo acelerado graças a sua função comercial, canalizando a produção dos pequenos proprietários da zona rural e fornecendo-lhes os produtos necessários a sua subsistência e atividade agrícola. A cidade atraiu, desde seus primeiros anos, um número crescente de famílias japonesas que abriram pensões, instalaram armazéns, bares, lojas e oficinas procuradas pelos nipônicos da zona rural. Os japoneses da cidade dedicavam-se ainda à compra de cereais, instalaram máquinas de beneficiar café e arroz e trabalhavam para firmas japonesas. Alguns, a convite de brasileiros que logo perceberam a vantagem de trabalharem com um vendedor japonês, transformaram-se em corretores de terras. (Nota da autora: Os japoneses, que na década de 30 trabalhavam para brasileiros como vendedores de terras, hoje em dia possuem as fortunas mais sólidas do grupo étnico.)" (Vieira, 1975: 234).

⁴⁶ Depois da guerra aumentou a tendência da migração de famílias japonesas da zona rural para a zona urbana, assim como da migração de Marília para a Capital de São Paulo.

Constituíram-se em Marília diversas associações culturais (que reproduziam costumes tradicionais do Japão, associações de jovens, de nisseis, de imigrantes de uma determinada região); muitas filiavam-se a uma sede na Capital e integravam a rede de entidades interrelacionadas criadas por esses imigrantes no estado e no país. Destinavam-se aos habitantes do município, mas eram frequentadas também por pessoas dos núcleos vizinhos. Em apoio à produção dos sitiantes japoneses instalou-se em 1937 a Casa Bancária BRATAC, em 1939 a Cooperativa Agrícola de Marília (filial da Cooperativa Central Agrícola de São Paulo) e, em 1940, a Casa Bancária Tozan.

Em 1939 produzia-se na Alta Paulista mais de 10% da produção estadual de algodão, café, mamona, arroz e mandioca e 9% da de feijão. A região produzia cerca de 10% do algodão nacional e 7% do café. O município de Marília, sozinho, respondia por 5% da produção nacional de algodão. O desdobramento urbano desta intensa atividade agrícola manifestou-se em duas direções: de um lado, na atividade de beneficiamento e transformação industrial dos produtos agrícolas e, de outro, no desenvolvimento de serviços de apoio à produção; em 1940 encontrava-se em Marília oito agências bancárias, estando prevista a abertura de uma filial do Banco do Brasil (Vallim, 1940: 198). E em 1943 foi criado na cidade, com capitais locais, o Banco Brasileiro de Descontos.

"A amplitude da zona da qual Marília é a capital, parece-se concretizada na estação rodoviária; graças às numerosas estradas de rodagem, se bem que imperfeitas, que irradiam ao redor de Marília, 77 ônibus conduzem diariamente 1 000 a 1 500 passageiros, que vêm trazer seu dinheiro ao centro urbano. Estes mantêm, com os centros vizinhos de Garça, de Pompéia, de Vera Cruz, as mesmas relações rápidas e numerosas que uma metrópole com os seus subúrbios; mas as linhas de transporte rodoviário comunicam ainda Marília com Bastos, Canaan e São Luiz, portanto com a região que, a 150 km para o oeste, abre-se ao povoamento além do ponto final da Paulista, zona da mata; outras linhas ligam-na com Cafelândia e sobretudo com Lins, a grande cidade da Noroeste; por esse lado pode-se chegar à outra margem do Tietê, a Rio Pardo, Catanduva e Ribeirão Preto; na direção da Sorocabana, não são menores as possibilidades: Assis, Paraguassu, Presidente Prudente, Ourinhos e mesmo Iepê no Estado do Paraná, estão em relação com Marília, ponto de passagem obrigatório para quem quer passar da margem direita do Tietê à beira do Paranapanema, evitando as voltas da estrada de ferro" (Monbeig, 1941: 227).

Marília, em 1940, era a 12ª cidade do estado e a maior do Oeste Pioneiro em população; entroncamento viário estratégico, cidade-líder de uma região agrícola importante e sede de um município portador de pujante produção

agrícola. Foi provavelmente a expressão urbana mais radical do processo de ocupação que se deu no Oeste.

Em Marília aparece com muita nitidez a relação havida entre o desenvolvimento urbano e a ocupação das terras. E seu crescimento representa muito bem uma fase do processo de urbanização paulista, ao expressar o lado urbano do reinado dos dois produtos que praticamente deram origem ao Oeste Pioneiro: o café e o algodão. Mais que isso, mostra a passagem de um reinado a outro. Foi tão forte a expansão urbana de Marília, e em tal oportunidade se desenvolveu, que diferentemente do que ocorreu na Noroeste e na Sorocabana, onde os centros regionais (Araçatuba e Presidente Prudente) se consolidaram no meio do eixo do espigão, Marília conseguiu manter a liderança urbana na Alta Paulista a despeito de ter ficado deslocada do centro do eixo à medida que a frente pioneira avançou até o rio Paraná.

Graças ao conjunto de circunstâncias que cercou o seu nascimento, Marília desempenhou não apenas as funções típicas de qualquer "patrimônio" mas estabeleceu de imediato relações com uma área muito mais ampla do que seu entorno imediato e conquistou rapidamente o papel de centro regional.

No Oeste a ferrovia foi a grande responsável pela estruturação do espaço, cuja ocupação foi movida inicialmente pelo café e, com a crise deste, principalmente pelo algodão. Para exercer este papel, a ferrovia contou com a colaboração de novo agente: o empreendedor imobiliário. Vias férreas e loteamentos, combinados e às vezes associados, precederam a ocupação agrícola e isto fez toda a diferença entre a ocupação do Oeste e a do Leste. E o caso de Marília ilustra, ainda, a mudança ocorrida na dinâmica da ocupação pela entrada em cena do transporte rodoviário.

Nos anos 20 os cafezais das velhas zonas do Leste apresentavam rendimento decrescente e o avanço para o Oeste, apesar do solo menos favorável, constituía a alternativa para a cafeicultura paulista manter-se em ascensão, estimulada pela política de defesa e pela instalação do Instituto do Café em São Paulo. Neste contexto, as zonas da Noroeste e da Sorocabana constituíam duas pontas de avanço da cafeicultura ⁴⁷.

⁴⁷ Em 1920 as zonas da Noroeste e da Alta Sorocabana respondiam, respectivamente, por 3,3% e 7,6% do café colhido em São Paulo, enquanto a da Mogiana sozinha respondia por 35,5%, tendo conquistado a liderança que em 1886 estava em mãos da zona central do estado. Em 1935, a produção mogiana passara a representar 16,2% da cafeicultura paulista, tendo perdido a liderança para a zona da Araraquarense (com

Quando o transporte rodoviário criou a possibilidade de alargar a área de influência das ferrovias pela abertura de estradas que para elas drenassem a produção dos municípios próximos, estabeleceu-se forte concorrência entre as duas empresas ferroviárias já instaladas, pela conquista do café que começava a se desenvolver no espigão entre o Peixe e o Aguapeí, principalmente na região correspondente a Garça, Gália e Marília.

O desbravamento dessa área começou como extensão da área de influência de um dos dois espigões vizinhos. O início do povoamento de Duartina, Getulina, Garça, Gália e Marília resultou do avanço de pioneiros originários da Noroeste: de Presidente Alves, Lins, Pirajuí e sobretudo de Cafelândia. A estrada aberta em 1913/1914 entre Cafelândia e Platina, algo prematura quando foi feita devido à distância entre essa área e qualquer estação de estrada de ferro, foi reativada e estendida a Assis tão logo se instaurou o uso do caminhão, o que possibilitou que essas áreas se desenvolvessem como áreas de influência da Noroeste. Varpa, Tupã e Bastos (a oeste de Marília, entre esta e o rio Paraná) ligaram-se de início por estrada rodoviária às estações de Quatá e Rancharia, na Alta Sorocabana.

A Companhia Paulista aguardou que se adensasse o povoamento no espigão para decidir estender por ele a via férrea, mas a construção da rodovia entre Piratininga e Marília deslocou o sentido das ligações de Marília: fez com que deixassem de ser feitas via Cafelândia, na Noroeste, para se fazer preferencialmente via Garça, no mesmo espigão, entre Piratininga e Marília. E Piratininga (ponta-de-trilhos até 1928) passou a ser o ponto de desembarque para os imigrantes que vinham por ferrovia com destino às zonas recém-desbravadas de Gália, Garça, Duartina e Marília. Entre 1926 e 1930, desceram do trem em Piratininga 13 526 trabalhadores vindos da Hospedaria dos Imigrantes.

A ocupação de todo o espigão foi dirigida pela Companhia Paulista segundo a mesma política: a rodovia precedendo a ferrovia e permitindo o loteamento e ocupação da área, de modo que ao chegar a via férrea o seu tráfego estava assegurado. Lembre-se que em 1936 a Companhia Paulista comprou a CAIC (que loteou em pequenas propriedades uma vasta área em Tupã, onde os trilhos chegaram em 1941, quando o núcleo e seus arredores estavam já bastante desenvolvidos). Ela continuou a estrada de Tupã até Adamantina e ainda

26,9%), que era seguida de perto pela da Noroeste (com 23,9%); a da Alta Sorocabana, onde predominava a pequena propriedade agrícola, tinha aumentado sua participação para 12,5%. (Conforme Milliet, 1946).

estendeu um caminho carroçável até Gracianópolis, que terminava à beira do rio Paraná, no Porto das Marrecas.

Monbeig chama a atenção para o fato de que esta política da Companhia Paulista teve como resultado um desdobramento da função urbana, em relação ao que comumente ocorria até então: ao invés da última cidade da linha ser ao mesmo tempo *ponta-de-trilhos* e *boca de sertão*, o estímulo ao crescimento urbano era desdobrado em duas cidades. Graças à rodovia pioneira, antes de ser *ponta-de-trilhos* (papel mantido por Piratininga) Marília foi *boca-de-sertão*; quando passou a ser *ponta-de-trilhos*, a estrada rodoviária fizera de Tupã a *boca-de-sertão*. E assim foi sucessivamente, sendo a região ocupada de forma intensa e rápida.

É preciso considerar também que dentre as regiões novas a terra no espigão da Paulista era a mais propícia à agricultura, onde os cafeeiros alcançavam o mais alto rendimento⁴⁸. Além disso, os serviços das outras ferrovias perdiam em qualidade para os da Paulista, sendo que na Noroeste havia também o inconveniente da necessária baldeação em Bauru. A Companhia Paulista era a empresa ferroviária que desfrutava de maior prestígio em relação à qualidade dos serviços prestados e sua rede viária estabelecia ligação rápida e confortável com as zonas antigas do café e com a Capital de São Paulo. Tudo isso contribuiu para a demanda pelas terras do espigão entre o Peixe e o Aguapeí, habilmente canalizada e dirigida pela Companhia Paulista.

Deste modo, extraordinariamente na história paulista, Marília despontou como um entroncamento *rodoviário*, onde se cruzavam a estrada do espigão com a estrada Cafelândia-Platina-Assis, que cortava os três espigões. Marília estava no centro da via que punha em comunicação a Noroeste com a Sorocabana (e também com o norte do Paraná, pela estrada que seguia para Londrina a partir de Assis) e era o ponto onde aquela via se cruzava com a estrada que se abria para a mais próspera região em desbravamento no estado de

⁴⁸ Na área de Marília/Tupã o café apresentou um rendimento médio de 82 arrobas por 1 000 pés no período 1926-30 e 84 arrobas no período 1935-40. Em Ribeirão Preto o rendimento nos mesmos períodos foi de 54 e 51,3 arrobas; nas áreas de terra roxa apenas uma região mantinha alta produção: Chavantes (com o recorde de 102 arrobas), Ipaçu, Óleo, Pirajuí e Ourinhos, na zona mais antiga da Alta Sorocabana. Quanto às zonas novas, na Alta Araraquarense a média diminuiu de 61,5 para 41,1 arrobas e a média na Sorocabana entre 35-40 foi de 43,8; na Noroeste havia pontos de alto rendimento: Pirajuí e Lins com 61 e 65 arrobas e Guararapes com 72. As terras arenosas do planalto ocidental não eram capazes de produzir café com alto rendimento, exceto em pequenas manchas de solo rico em calcário, que, no avanço para o oeste, ficavam cada vez mais raras. Reduziam-se a pontos na Variante, em Votuporanga, na área de Marília/Tupã e de Presidente Prudente (conforme Monbeig, 1952: 232-233).

São Paulo – o espigão entre o Peixe e o Aguapeí. O crescimento de Marília beneficiou-se tanto do dinamismo previamente existente na Noroeste e na Sorocabana como do dinamismo que se instaurou na região em que ela mesma se inseria.

Marília foi ponta-de-trilhos entre 1928 e 1935, ano em que a ferrovia alcançou Pompéia. E somente em 1938 Pompéia e Tupã adquiriram a autonomia de municípios. A faixa do espigão entre Marília e o rio Paraná pertencia a municípios com sede nos espigões vizinhos, à beira da Noroeste e da Sorocabana, cujas áreas se alongavam até o alto do espigão entre o Peixe e o Aguapeí, o qual demarcava a linha divisória (conforme mapa adiante, *apud* Gonçalves Ohtake, 1982: 142). Obviamente, para os povoados que se iam formando na linha do espigão adiante de Marília, a comunicação com esta cidade era muito mais fácil do que com a respectiva sede municipal situada do outro lado do vale. A função de centralidade de Marília em relação a eles, decorrente da sua posição de *ponta-de-trilhos*, era reforçada pelo fato de ser a sede de município mais próxima a lhes oferecer benefícios urbanos tais como meios de comunicação, serviços públicos, equipamentos de educação e de saúde, lazer etc.

Assim, as circunstâncias que cercaram o nascimento e crescimento de Marília conferiram-lhe um duplo papel de centralidade, pouco comum face às características do relevo no Oeste e à rigidez na estruturação do espaço inerente às ferrovias. Entroncamento viário ligando regiões diferentes, *boca-de-sertão* e *ponta-de-trilhos* canalizando para si o movimento de uma região em franco desenvolvimento em seu próprio espigão, desde logo Marília ultrapassou a função de prestação de serviços ao seu entorno rural imediato, típico dos patrimônios do Oeste.

Foi como as determinações gerais vigentes naquele momento (a indústria automobilística norte-americana competindo com a ferrovia inglesa no mercado internacional, o capitalismo japonês investindo em um novo mercado abastecedor de algodão, o complexo cafeeiro gerando acumulação suficiente para transmutar-se em um sistema produtivo diversificado, a urbanização autonomizando-se das malhas do complexo cafeeiro) articularam-se a determinações particulares, advindas do meio natural encontrado no Oeste e dos agentes sociais em ação neste cenário singular.

A excepcionalidade de Marília reside na nitidez com que retrata o processo de urbanização ocorrido no Oeste Pioneiro, por reunir quase todos (se não todos) os ingredientes presentes em maior ou menor proporção no desenvolvimento urbano característico deste período nesta região do estado de São Paulo. E o ponto mais saboroso da singularidade da história de Marília é o de vir de tão longe no sertão paulista a revelação mais nítida da passagem de um padrão de estruturação do espaço baseado na ferrovia para o outro, mais moderno, baseado no automóvel.

Nas zonas velhas, as rodovias refizeram o percurso das ferrovias, que por sua vez já tinham feito o curso das velhas trilhas históricas, no contexto histórico da passagem do trabalho escravo para o trabalho livre e do nascer de uma racionalidade nova presidindo as relações sociais. Aqui os personagens são outros e é outra a geração do café, já presidida pela racionalidade econômica da política de defesa do complexo cafeeiro. Os atores são fruto de todo o percurso histórico desde a origem, estruturação, desenvolvimento e mutação do complexo cafeeiro – percurso que coincide com a história da urbanização do estado, pois que se fez através dela.

Ao chegar ao Oeste Pioneiro, a frente de expansão do sistema não era a mesma, porque não era mais o mesmo o sistema. Ao sair a ferrovia da porção Leste do estado, a paisagem mudou não só fisicamente – ela mudou econômica e culturalmente. A Cia Paulista, ao chegar a Marília, não era a mesma que saiu de Campinas; o senso empresarial era o mesmo mas as circunstâncias eram outras, então aquele se ajustou à nova realidade. O imigrante também não era o mesmo; não era uma sobra populacional exportada para aliviar a pressão às próprias cidades européias, mas aqui foi parte do mecanismo do próprio capitalismo, em que um país fez uso da experiência da emigração em seu próprio benefício.

O imigrante e o migrante nordestino, na aventura pioneira, foram parceiros do empresário que se modernizava; desbravaram o que restava do sertão ultrapassando os limites da ferrovia e do café; traçaram um novo destino no Oeste, ao mesmo tempo que outros migrantes e outros empresários renovavam o destino da Capital de São Paulo. De certo modo, o *novo* – neste momento – está nessas duas pontas. A porção central do estado, com suas cidades mais ricas e mais bem acabadas, foi onde se estabeleceu a indústria,

caudatária das riquezas que foram se somando a cada etapa atravessada (o mercado de escravos indígenas, as tropas de mulas e o mercado de gado, o açúcar, o mercado de escravos negros, o café). Seu progresso foi cumulativo e linear – como os trilhos das ferrovias.

O salto de Marília compara-se muito mais ao da cidade de São Paulo; em outra escala, de outro modo e com naturezas diversas, mesmo assim têm um ponto comum: são núcleos urbanos que expressam uma mutação – São Paulo, burgo inexpressivo que se transmutou em centro da industrialização por ter sido a cidade-líder do café; Marília, nascida para o destino de "patrimônio", transmutou-se em centro mais dinâmico do Oeste por ter sido entroncamento rodoviário e cidade-líder do algodão. A mutação de Marília segue o compasso da mutação paulistana – são duas faces do *novo paulista* que floresceu nos anos 20 e 30.

É apenas um momento de sincronia. A história ao seguir seu curso dissolveu as semelhanças. Subordinou Marília ao desenvolver a concentração industrial no Leste e devolveu-a à obscuridade de sua distância no sertão – razão de ser original do brilho da *Cidade-Menina, Princesa da Alta Paulista*.

CONCLUSÃO

Da dispersão do agro à concentração da indústria

Abertos e reconhecidos os caminhos de penetração do sertão, estabelecida a comunicação com as regiões vizinhas através de relações de comércio, e criadas as condições para modernizar a produção cafeeira, abriu-se para São Paulo um século de radical mudança.

Em 1870 as ferrovias do café, Paulista e Mogiana, estavam a ponto de dar continuidade à E. F. Santos-Jundiaí e deste modo viabilizar a expansão da cafeicultura, cuja dispersão no espaço deu origem à ocupação econômica e ao povoamento do território, dando extensão à rede urbana paulista e criando nela novas relações sociais, que por sua vez originaram a indústria.

Em 1970 chegou ao auge a concentração industrial na metrópole, que trouxe consigo a modernização agrícola e o esvaziamento do campo, a inversão dos fluxos migratórios no território paulista e a concentração de cerca de metade da população do estado na área metropolitana.

Um século de radical mudança: do complexo cafeeiro ao primeiro ciclo da industrialização pesada, da acumulação mercantil cafeeira à acumulação industrial autodeterminada – do crescimento urbano disperso, articulado à expansão agrária, à concentração urbana articulada à expansão industrial.

A análise das específicas relações que em cada caso fizeram brotar e se concentrar em cidades particulares do Interior paulista a atividade industrial aprofundaria a explicação da formação urbana do estado de São Paulo; melhor ainda seria agregar a isto a investigação detalhada sobre a cronologia e relações específicas que estão na origem da indústria paulistana e metropolitana, estabelecendo-se as devidas relações entre estas últimas e aquelas primeiras. Ter-se-ia assim um quadro completo e articulado de como se deu exatamente

esta passagem entre a expansão agrária e a seleção de certas cidades para a concentração da indústria. Mas isto implicaria uma nova pesquisa.

Finalizo este ensaio indicando as linhas gerais deste movimento de transição que se materializou na formação do meio urbano paulista. Primeiro estabeleço relação entre o desenvolvimento urbano disperso originado pelo complexo cafeeiro e a formação da indústria paulista, discutindo em seguida como brotou deste contexto a natureza de metrópole na cidade de São Paulo para, ao final, analisar a evolução do conjunto. São aspectos complementares do processo de diversificação produtiva e correspondente aprofundamento da divisão social do trabalho através dos quais se operou a transição para uma produção e acumulação tipicamente capitalistas.

A distribuição territorial da indústria paulista, concentrada na Capital e parte distribuída também em algumas cidades da metade Leste do estado, nasceu da organização social e econômica estabelecida anteriormente no território ao longo do processo de urbanização desenrolado até então. A industrialização pesada instaurada no final dos anos 50 expandiu a concentração industrial pré-existente na Capital e seu entorno, dando corpo à aglomeração metropolitana e acelerando intensamente o seu crescimento; mas, também, adensou e deu corpo à indústria implantada no Interior, originária da particular inserção de certas cidades na rede de relações que tinha estruturado o sistema urbano e a divisão de trabalho entre cidade e campo no estado de São Paulo.

Nos anos 20 a distribuição territorial da indústria paulista já estava definida nos seus traços principais; nos anos 30 o crescimento industrial diferenciado fez alterar-se o peso relativo das regiões na produção industrial, resultando numa hierarquia próxima da que é encontrada hoje. De lá para cá a indústria interiorizada ganhou em escala e diversificação, mas o desenho da sua distribuição territorial foi definido nesse período de transição.

Uma das primeiras fábricas de São Paulo foi a Real Fábrica de Ferro de Ipanema, inaugurada em 1815 nos arredores de Sorocaba e operada por 24 mestres livres e 85 escravos, produzindo ferro gusa e obras fundidas como canhões e balas, moendas para engenhos de açúcar, machados, picaretas, enxadas e outros instrumentos de trabalho. Foi acompanhada pela Fábrica de Armas, que nela se abastecia de matéria prima. Além dos engenhos de açúcar, há

notícia também da existência, em 1814, de algumas fábricas de algodão (Lima, 1967: 115).

Assim se refere um relatório da Presidência da Província de São Paulo à indústria existente em 1852:

"Fora fábricas de chá, café, açúcar, mate e arroz, e chapéus, licores, aguardentes, velas, charutos e cortumes, apenas existiam na Província as seguintes dignas de menção:

- 1) de tecer algodão em Sorocaba;
- 2) de gás hidrogênio na Capital (iluminação);
- 3) de potassa extraída de palha de café em Bananal;
- 4) fundição e galvanismo;
- 5) fábrica de vidros em Ubatuba;
- 6) fábrica de velas de cera em Campinas;
- 7) estabelecimento seropédico [seda] em Sorocaba" (Simões, 1954: 177).

O mesmo autor acrescenta terem se instalado em 1870, em Itu e Sorocaba, duas fábricas de tecidos movidas a vapor.

Essa concentração de fábricas em Sorocaba é explicada pela riqueza nela acumulada no longo período em que foi um tradicional centro de comércio – em suas feiras "se negociavam milhares de muares, então o único meio de transporte dos produtos agrícolas. Sorocaba chegou a ser uma vila riquíssima, tal era a abundância de prata que corria de mão em mão" (Simões, 1954: 177).

Mas a fundação de indústrias desenvolveu-se principalmente sobre as bases criadas pelo trabalho livre e pelo novo regime instaurado pela República. Citando o conhecido levantamento realizado por A. F. Bandeira Júnior, Lima descreve o parque industrial paulista de 1900:

"... já possuíamos então 165 estabelecimentos industriais, com valor da produção estimado em 39 752 contos e onde trabalhavam 50 000 operários, entre homens, mulheres e crianças. Figuram, entre os principais, 19 estabelecimentos têxteis, com 5 000 trabalhadores; 7 fábricas de chapéus com 800 trabalhadores; 7 de calçados, com 1 000 trabalhadores; 10 de bebidas, com 700 trabalhadores; 14 metalúrgicas, com 2 000 trabalhadores e ainda 13 marcenarias, 7 pastificios, além de pequenas manufaturas produtoras de sabão, graxa para sapato, vela, fósforos, cola e outras mais.

A imensa maioria destas fábricas tem a indicação de seus anos de fundação depois de 1880 e sobretudo depois de 1890." (Lima, 1967: 116).

Três estudos sistematizam de modo minucioso a evolução industrial paulista: *Raízes da concentração industrial em São Paulo* (1977) e *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970* (1985), de Wilson Cano, e *Concentração e desconcentração industrial em São*

Paulo (1880-1990), de Barjas Negri (1996); deste último extraí os dados que utilizo a seguir.

Três quartos do valor da produção e do pessoal ocupado na indústria paulista em 1907 estavam nas fábricas produtoras de bens de consumo não-durável; as têxteis representavam cerca de 40% do pessoal ocupado e do valor da produção (42% e 39%, respectivamente) e as de alimentos, 12% do primeiro e 19% do segundo.

Na Capital concentrava-se 47% do número de estabelecimentos e, nos municípios do seu entorno (na área correspondente ao que viria a ser a Grande São Paulo), outros 4%. O valor da produção industrial estava ainda mais concentrado: 52% na Capital e outros 6% no seu entorno. A outra metade da indústria estava situada no Interior paulista: 49% das fábricas e 42% do valor produzido.

A indústria paulista ocupava 24,7 mil operários. Desse conjunto 12,8 mil (52%) estavam empregados na Capital e outros 1,3 mil (5%) nos municípios em seu entorno, somando 57% na região que viria a ser a Grande São Paulo. Os restantes 10,6 mil (43%) estavam distribuídos na indústria interiorizada.

A Capital era onde se encontrava a estrutura industrial mais diversificada, mas predominavam os ramos produtores de bens de consumo não-duráveis: produtos alimentícios, têxtil e vestuário/calçados eram responsáveis por cerca de dois terços tanto do pessoal ocupado como do valor da produção industrial.

Os 28 maiores estabelecimentos industriais do Interior (com valor da produção superior a 150 mil contos de réis) estavam situados em 16 cidades, somando 7 787 trabalhadores e reunindo 74% dos operários industriais do Interior, 71% do seu valor da produção e 83% do capital investido em indústrias localizadas fora da cidade de São Paulo. A esses estabelecimentos correspondia 32% do total de operários industriais do estado e 30% do valor da produção industrial paulista. Tais fábricas estavam concentradas em certos pontos do território:

a) em Sorocaba (4 de fiação e tecelagem, 1 de chapéus, 1 de artigos de couro) e cidades próximas do vale do Tietê e zona da Sorocabana: Itu (2 de fiação e tecelagem), Salto (fiação e tecelagem), Tatuí (idem), São Roque (idem), Rodovalho/Piraju (cal e cimento) – em conjunto reunindo 3 819 operários, isto

é, metade do total indicado acima (contando com produção própria de algodão e farto suprimento de energia elétrica, o que lhe assegurava capacidade de expansão, esta região se consolidou como o segundo maior centro produtor têxtil no estado, perdendo apenas para a Capital) ;

b) em Campinas (fundição, material de transportes e açúcar) e cidades próximas da zona da Paulista: Jundiaí (fundição e fiação/tecelagem), Americana (fiação e tecelagem), Rafard (açúcar), Piracicaba (fiação/tecelagem e açúcar) – somando 2 158 operários (tanto a agricultura como a indústria desta região desenvolveram-se diversificadas);

c) em Araraquara (açúcar) mais adiante na Paulista e São Simão (açúcar) na Mogiana, antes de Ribeirão Preto – 720 operários;

d) no vale do Paraíba: Taubaté (fiação e tecelagem), Jacareí (idem), Guaratinguetá (fósforos) – 611 operários;

e) e em Santos (1 de moagem de cereais e 1 fiação e tecelagem) – 479 operários.

Também no entorno da Capital destacavam-se alguns estabelecimentos industriais de médio e grande porte: dois de fiação e tecelagem e um de móveis em São Bernardo, reunindo 754 operários; a Companhia Melhoramentos de São Paulo (papel e papelão) em Caieiras, com 100 operários; uma fábrica de produtos químicos e outra de velas em São Caetano do Sul, somando 70 operários.

"A concentração na área da Grande São Paulo apresentava-se em quase todos os ramos, enquanto no interior o predomínio era em couros e peles, produtos químicos, diversos e alimentos. A indústria alimentícia interiorizada respondia por 80% do pessoal ocupado e por 57,2% do valor da produção estadual, enquanto a têxtil – mais importante ramo industrial da época – distribuía-se equilibradamente entre o interior e a grande São Paulo.

No interior, onde se desenvolvera uma agricultura mercantil, o beneficiamento do café e de outros produtos incentivou o surgimento de um segmento produtor de peças de reposição de máquinas e equipamentos para a agroindústria, embrião de uma futura indústria de máquinas e implementos agrícolas mais simples. Esse espaço também se beneficiou pela proximidade das fontes fornecedoras de matérias-primas, por questões de suprimento de água e por questões energéticas (aproveitamento de quedas d'água): a têxtil instala-se em diversos locais do interior por questões energéticas e a instalação de usinas de açúcar dependia, em grande medida, da proximidade das fontes fornecedoras de matérias-primas, bem como do suprimento de água e da possibilidade de se gerar energia própria.

(...)

Além da dinâmica transformadora que o café exercia sobre a urbanização do interior, alguns outros aspectos ajudam a entender por que a indústria em São Paulo já nasceu com forte penetração no interior: a de bens de consumo leve estava se diversificando e não possuía razões locacionais rígidas, a de beneficiamento tinha que acompanhar a penetração espacial das culturas pelo interior; a de madeira, a de papel e papelão e a de minerais não-metálicos, assim como a maior parte da produção de bens intermediários tinham que se instalar junto às fontes fornecedoras de suas matérias-primas. Os demais segmentos industriais, evidentemente, se concentrariam na capital paulista e nos municípios do seu Entorno, acompanhando o acelerado processo de urbanização do espaço territorial, já se beneficiando de economias de escala e de aglomeração." (Negri, 1996: 44-45).

Lembremos que o grande impulso das ferrovias para o Oeste ocorreu entre 1905 e 1915, após ser superada a crise cafeeira pelo Convênio de Taubaté. A ocupação do território passara a ser conduzida por elas, que estavam então começando a penetrar no Oeste, em três direções. A mais adiantada no território era a E. F. Noroeste do Brasil, cuja construção estava na altura de Araçatuba (estação inaugurada em 1908), enfrentando os problemas de insalubridade do vale do Tietê. As duas outras pontas da ocupação puxada pelas ferrovias estavam prestes a percorrer os dois velhos eixos de circulação leste-oeste abertos por frentes avançadas de povoamento em meados do século passado, que desenvolveram no sertão uma atividade criatória cujo produto era vendido nas cidades maiores da franja pioneira da época.¹

Um desses eixos situava-se entre os rios do Peixe e Paranapanema, e atravessava o rio Paraná no Porto 15 de Novembro; nele chegara a Sorocabana, que estava na altura de Ourinhos (estação inaugurada em 1909). O outro eixo seguia entre o rio Tietê e o rio Grande (ao longo do limite com Minas) e cruzava o rio Paraná no Porto Taboado; neste, a Araraquarense começava a penetrar (chegaria em Rio Preto em 1912), e também a E. F. São Paulo - Goiás avançaria (chegaria a Olímpia e Nova Granada em 1910), partindo da estação da Companhia Paulista situada em Bebedouro.

Procuremos a relação entre a progressiva ocupação do território paulista, começando a adentrar o Oeste, e o desenvolvimento industrial desenrolado na metade Leste do estado, nas velhas zonas do café e na mais velha ainda região de Sorocaba.

¹ Conforme relatado no quarto item do capítulo 1 – *Primeira expansão cafeeira e frentes avançadas de povoamento*.

Os dados de 1905 indicam que nessa época ainda havia uma produção significativa de café na região de Campinas, mas o plantio já avançara nas direções norte (Mogiana e Paulista) e oeste (Paulista e Sorocabana): a maior produção cafeeira já se deslocara para as áreas em torno de Araraquara, Jaú, Lençóis, Botucatu, no centro do estado e a noroeste de Campinas. Era o início do avanço para o oeste – não ainda o Oeste Pioneiro, mas sua ante-sala. 1905 foi o ano em que os trilhos ferroviários chegaram a Bauru, o grande centro de irradiação da ocupação do Oeste.

Ao chegarem ao Norte do estado no final do século, as duas grandes ferrovias do café, Paulista e Mogiana, incorporaram à economia paulista áreas de tradição pecuária na região limítrofe com Minas. O posterior desenvolvimento da indústria da carne, impulsionado na época da Primeira Grande Guerra, foi possível graças à incorporação econômica dessas áreas (acompanhamos, inclusive, a abertura de frigoríficos em Barretos e a instalação de grupos de capital internacional nesse ramo).

O avanço para o Oeste, no sentido de Rio Preto, significou avançar na larga e tradicional região de pecuária que se estendia nessa direção. Na zona da Noroeste, povoada em seguida, grandes fazendas incluíam a criação de gado e, na Sorocabana, mesmo predominando a pequena propriedade agrícola, essa atividade também era encontrada.

Na primeira década deste século, a indústria têxtil paulista se desenvolveu com base principalmente em matéria prima nordestina, uma vez que em São Paulo o algodão ainda disputava território com o café – exceto próximo a Sorocaba, não tão propícia para o café e onde a cotonicultura tinha certa tradição (desenvolvida desde o século passado, foi mesmo o que deu origem à E. F. Sorocabana). O avanço das ferrovias, neste momento, abria frentes de abastecimento de produtos agrícolas e pecuários, ampliando as condições para que logo mais a indústria têxtil passasse a ser abastecida por algodão paulista.

Além disso, o desenvolvimento das vias férreas nesse momento estava articulando a cidade de São Paulo aos estados vizinhos. No final do século, a Mogiana atravessou a fronteira paulista a leste e penetrou no sul de Minas em vários pontos; também alcançou o Triângulo Mineiro, atravessando a fronteira ao norte, onde se articulou com a via que seguia para Goiás. A Sorocabana em

1909 chegaria à fronteira com o Paraná em dois pontos, articulando-se com o sistema viário que interligava os estados do Sul: de Ourinhos seria possível chegar a Londrina e Maringá e, de Itararé, chegar a Ponta Grossa. Também com Mato Grosso seria feita ligação em 1914 através da E. F. Noroeste do Brasil, pela travessia do rio Paraná em Jupiá e dali a Corumbá e Campo Grande.

Nesse período se processou, também, importante diversificação da produção agrícola paulista. A área plantada do café no ano agrícola de 1900/01 era de 751,1 mil hectares, enquanto a agricultura de arroz, feijão, milho e produtos diversos (excluindo algodão, cana e fumo) abrangia 393,1 mil hectares, correspondendo a 52% da extensão ocupada pelo café. No ano agrícola de 1914/15, a área cafeeira tinha aumentado para 1 023,8 mil hectares e a da agricultura diversificada, para 885,5 mil hectares, representando agora 86% do território cafeeiro. A área plantada com arroz teve um incremento de 104%; a com feijão, de 130%; a com milho, de 131%; e a de produtos diversos (exclusive os indicados), de 100%. A extensão do plantio de café aumentou de 36%, enquanto a dessa agricultura diversificada teve um acréscimo de 125% (dados em Castro, 1975: 70).

Também o algodão e a cana-de-açúcar ampliaram sua área. O primeiro de 8,3 mil hectares para 12,2 mil, aproximadamente, crescendo 47% nesse mesmo período, mas foi a partir de 1915 que seu desenvolvimento ganhou impulso. A cana teve um incremento de 139% em sua área, que aumentou de 26 mil hectares para 62 mil (Idem). Esses dois produtos tiveram notável crescimento nas décadas seguintes e nos anos 30 o estado de São Paulo alcançaria auto-suficiência no açúcar de cana (Cano, 1977: 159 e 1985: 217-218).

O que vemos, então? A acumulação mercantil fazia expandir-se a ocupação das terras e a rede urbana no território, com o que se aprofundava a divisão social do trabalho – no espaço, no âmbito produtivo e nas relações sociais. Ao mesmo tempo, São Paulo articulava-se aos estados vizinhos e através destes a outras regiões do país, abrindo e/ou consolidando fluxos de trocas interregionais. Enquanto isso, a acumulação industrial nascente se enraizava na Capital e em certos pontos da metade Leste do território.

Como explicar a concentração da indústria naqueles específicos pontos? Creio ser isto devido não só ao complexo cafeeiro mas também aos processos

históricos anteriores que originaram esta parte da rede urbana paulista: considerar estas cidades como pontos estratégicos dos velhos caminhos e da velha herança do mercadejar paulista, que foram reciclados pela dinâmica e sinergia geradas pelo complexo cafeeiro.

Sorocaba, no caminho do Sul, e Campinas, no caminho de Goiás, beneficiaram-se tanto da riqueza auferida pela atividade dos tropeiros como daquela proveniente da exportação do açúcar. No século passado, Sorocaba teve o algodão e Campinas teve o café. Ambas foram entroncamento e ponto de partida de ferrovias criadas por iniciativa local, que participaram ativamente da ocupação do território e do avanço para o Oeste, o que lhes garantiu consolidar seu papel anterior de centro regional e contribuiu para que nelas fossem investidos parte dos excedentes gerados pela expansão para o Oeste.²

Os núcleos próximos a Sorocaba e Campinas participaram de um modo ou de outro desses processos e Guaratinguetá foi apontada por Canabrava como um dos núcleos onde se concentrava a riqueza já na segunda metade do século XVIII. Seria preciso investigar o processo histórico particular em que se criou a indústria em cada um mas, com certeza, a agricultura e a ferrovia são elos dessa explicação quanto ao século XIX.

Continuemos a ver como se desenrolou o desenvolvimento industrial paulista. Entre 1907 e 1928 quintuplicou o emprego industrial com a criação de 124,5 mil novos postos de trabalho, dos quais 81,9 mil (66%) na Capital, outros 5,2 mil (4%) no seu entorno e os restantes 37,5 mil (30%) no Interior. Houve grande expansão industrial em todo o estado, mas um "inequívoco processo de concentração na Capital paulista", conforme se pode observar na tabela a seguir.

"Na capital iriam se instalar novos segmentos industriais, notadamente os de maior complexidade, que requeriam maiores economias de escala, externas e de aglomeração. No Entorno da capital – São Bernardo, São Caetano, Caieiras e Osasco – surgiriam assentamentos industriais, em sua maioria ao longo do traçado da ferrovia que facilitava a importação de matérias-primas do interior de São Paulo e do exterior.

Com a extensão das linhas de transmissão de energia elétrica gerada em Sorocaba até a capital, em 1914, e com as posteriores extensões das redes

² Em Sorocaba teve peso a fartura de suprimento de energia, mas esta foi produto da própria necessidade da indústria: já no início do século eram encontradas aí uma usina criada pela própria Fábrica de Tecidos Votorantim, além da Empresa Elétrica de Sorocaba (ligada ao Banco União de São Paulo); e a Cia. Ituaana de Força e Luz atendia aos municípios de Salto e Itu. A força da iniciativa privada nessa região já produzira, no século passado, a criação das estradas de ferro Sorocabana e Ituaana (esta última depois incorporada pela primeira).

implantadas pela Light, as indústrias passam a ter diminuídas suas necessidades de inversão (não precisando mais investir em geração de energia) e nem ficavam obrigadas a localizar suas novas unidades próximas às quedas d'água do interior. Portanto, a partir desse momento, cria-se mais um importante fator aglomerativo, pelo aumento da oferta de energia na capital e seu entorno, contribuindo para aumentar a concentração industrial.

A própria concentração industrial na área da Grande São Paulo acabaria por reforçar a concentração, atraindo setores produtores de peças complementares e de reposição, indústrias auxiliares, etc. Além disso, instalam-se na capital setores industriais com características mais urbanas: química, metalurgia, material elétrico e gráfica, e, também, porque aí existe mais facilidade para exportação para outros estados, através do porto de Santos." (Negri, 1996: 47-48).

Tabela C.1
ESTADO DE SÃO PAULO
CONCENTRAÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO
1907 - 1928

(em porcentagem)

Regiões	Valor da Produção				Pessoal Ocupado	
	Em relação a São Paulo		Em relação ao Brasil		Em relação a São Paulo	
	1907	1928	1907	1928	1907	1928
Grande São Paulo	58,2	65,0	9,3	24,1	57,1	67,8
- Capital	51,8	58,0	8,3	21,5	51,7	63,5
- Outros Municípios	6,4	6,7	1,0	2,6	5,4	4,3
Interior	41,8	35,0	6,6	13,0	42,9	32,2
Total do Estado	100,0	100,0	15,9	37,1	100,0	100,0

Fonte: Negri, 1996: 47.

Apesar da diversificação ocorrida no parque industrial da Capital e seu entorno, o ramo mais importante continuava a ser o têxtil, no qual trabalhavam 42% dos seus operários; em seguida vinham minerais não-metálicos; metalurgia; vestuário, calçados e artefatos de tecidos; alimentos; editorial e gráfica. Todos somados, reuniam três quartos dos operários dessa região.

Quanto à concentração espacial, cinco ramos detinham mais de 90% dos operários empregados na Capital: produtos farmacêuticos e veterinários, editorial e gráfica, metalurgia, borracha, e material elétrico. E outros nove ramos tinham 70 a 90% de seus operários também concentrados na cidade de São Paulo.

No Interior a diversificação era bem menor e sua indústria estava fortemente concentrada em dois ramos: têxtil ocupava 50% dos operários e produtos alimentícios, outros 18%. Três ramos tinham mais da metade de seus

operários no Interior: a indústria de alimentos com 50%, couro, peles e similares com 52% e material de transportes com 54% (localizavam-se no Interior oficinas de reparação, fabricação de peças e montagem de equipamentos das ferrovias).

No ramo de alimentos, o frigorífico Anglo, em Barretos, era responsável por 23% do valor da produção estadual nesse ramo e a Cia. Frigorífica de Santos, por 8%; a indústria açucareira, inteiramente interiorizada, estava concentrada nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto; a de óleos vegetais, na zona algodoeira de Sorocaba; e a de laticínios, próxima às bacias leiteiras do vale do Paraíba, Campinas e Ribeirão Preto. A indústria têxtil concentrava-se na região de Sorocaba (22% dos operários têxteis do estado e 60% do Interior) e em segundo lugar, na de Campinas (8% do estado e 22% do Interior).

Entre 1907 e 1928, o estado de São Paulo mais que dobrou sua participação no valor da produção industrial nacional, de 16% para 37%, com um aumento notável da participação da Capital (de 9% para 24%), mas também com significativo crescimento da indústria do Interior, cujo peso no total brasileiro dobrou (de 6,6% para 13%).

De fato, foi o censo industrial de 1919 que revelou ter São Paulo sobrepujado o Rio de Janeiro, após transcorrido o que Wilson Cano chamou "o grande *boom* 1907-1913", quando a indústria paulista cresceu "à frente de sua própria demanda e das demais indústrias do país" e "pôde enfrentar o mercado nacional durante o forte abalo de suprimento externo causado pela Primeira Guerra". O salto dado pela indústria paulista na participação nacional, de 15,9% em 1907 para 31,5% em 1919, enquanto o Rio de Janeiro (antigo Distrito Federal + estado do Rio) evoluiu de 37,8% para 28,2%, "selaria a sorte do processo de concentração industrial no País". O crescimento industrial paulista na década de 20 foi não só quantitativo, mas significou "importante grau de diversificação no setor de bens-salário e já introduziu um embrionário setor de bens de produção". (Cano, 1985 b: 304-305).

Cano (1977 e 1985) enfatiza a importância da década de 20 como decisiva para consolidar-se a concentração industrial no estado de São Paulo, chamando a atenção para o lastro que lhe era conferido pelo mercado interno paulista e pela conquista de porções crescentes do mercado nacional (o que, por sua vez, viria a estimular uma diversificação do parque industrial paulista):

"Lembro ... o equívoco ... dos que afirmam ter sido a década de 1920 um período de precária expansão industrial. Já evidenciei esse fato, mostrando que

se isso é verdade para o conjunto do Brasil, não o foi para São Paulo, dada a notável expansão da economia cafeeira e da agricultura produtora de alimentos, no período. Sem dúvida alguma, a indústria paulista consolida nessa década sua própria reserva de mercado interno, cujo processo já marcara passos importantes durante a primeira guerra mundial.

Um novo elemento deve ser aqui introduzido: à medida que esse mercado atinja a condição de maior centro dinâmico da economia do país, a própria expansão da indústria ampliará seu excedente de maneira tal que, para que possa transformá-lo em efetivo aumento da capacidade produtiva, passará a 'reclamar' pela expansão do mercado. Dado que esse mercado é limitado pela atividade predominante – a cafeeira – fica claro que a contradição só pode ser resolvida por um processo de conquista de 'mercados exteriores'. Tais mercados, obviamente, estariam representados pelas demais regiões e sua conquista seria acelerada, à medida que o processo de formação do mercado nacional pudesse ser implementado por melhores meios de comunicação e de transportes.

[Nota do autor]: Esse processo é facilitado pela expansão da rede ferroviária nacional, que em 1919 já dispunha de 28 000 quilômetros, passando a 32 000 em 1928 e atingindo 34 000 na década de 1930, pouco se alterando a partir desse momento." (Cano, 1977: 217-218).

Retomando o período entre 1907 e 1928, observemos na tabela apresentada acima que o peso dos municípios em torno da Capital manteve-se constante na distribuição espacial interna ao estado; portanto, foi em detrimento da indústria interiorizada que o valor da produção paulista concentrou-se mais ainda na Capital.

Entretanto, conforme se pode ver pela relação abaixo (Negri, 1988), os principais núcleos industrializados hoje, no Interior paulista, já o eram desde os anos 20. Em 1928 as regiões de Sorocaba, Campinas, Vale do Paraíba e Ribeirão Preto reuniam, juntas, 27% dos operários industriais do estado, o que correspondia a 92% do total do Interior.

Na região de Sorocaba, tradicional centro têxtil, encontravam-se 17,5 mil operários e os principais núcleos industriais eram: Sorocaba, Votorantim, Salto, Itu, Tatuí e Botucatu. A região de Campinas, com uma indústria diversificada, empregava 11,8 mil operários, tendo como principais núcleos industrializados: Campinas, Americana, Jundiá, Piracicaba, Santa Bárbara, Casa Branca, São João da Boa Vista, Rio Claro, Limeira, Tambaú, Santa Gertrudes e Porto Ferreira.

A indústria do Vale do Paraíba, principalmente têxtil, empregava 3,9 mil operários, distribuídos nos municípios de Taubaté, Guaratinguetá, Jacareí e São

José dos Campos. Na região de Ribeirão Preto a indústria era diversificada, empregando 3,7 mil operários, concentrada nos núcleos: Ribeirão Preto, Sertãozinho, São Carlos, Araraquara, Franca, Barretos e Jaboticabal.

Referindo-se ao contexto brasileiro, assim se refere Cano a este período:

"Embora 1929-33 tenha sido o momento da ruptura do antigo padrão de acumulação – o primário exportador, com implantação industrial por ele induzida – para o novo, com base no investimento autônomo para a industrialização, é na década de 1920 que são gestados os determinantes da transformação. (...)

É uma década em que o parque industrial faz enorme esforço de acumulação produtiva – e de grande diversificação da produção de bens leves – gerando, ao final dela acentuado grau de capacidade ociosa. Portanto, 1929 não representa apenas a crise de sobreacumulação cafeeira mas também industrial.

A ruptura necessária teria caráter de profunda mudança. Não se altera apenas a fonte direta e principal da acumulação produtiva: alteram-se o perfil das forças sociais – maior presença da classe trabalhadora urbana, da classe média, do segmento militar, mas também dos segmentos econômicos – consolidação do sistema bancário nacional – e do Estado, que de liberal-ortodoxo passava a ser francamente intervencionista. Passava o Estado a adotar a bandeira da industrialização e tomava a integração da economia nacional como necessidade. É nesse sentido que devem ser entendidas as medidas – de início isoladas – que vão sendo tomadas desde a própria política de amparo à 'crise da cafeicultura'. (...)

Dado que fora em São Paulo que se haviam desenvolvido os dois maiores e mais modernos segmentos produtivos do país - a agricultura e a indústria – era natural que tanto os efeitos da crise poderiam ser mais devastadores que no resto do país, quanto, pela decisiva ação do estado, a recuperação iria concentrar maiormente aí, seus principais frutos." (Cano, 1988: 71-72).

Nos anos 30 a concentração industrial paulistana começou a mostrar indícios da forma que assumiria nas décadas seguintes: a indústria nos municípios em torno da Capital cresceu a um ritmo bastante superior ao desta, dando corpo à formação de uma aglomeração industrial dinâmica em torno da cidade de São Paulo. Simultaneamente, diversificou-se a estrutura industrial dessa região: o ramo têxtil, que em 1928 abrangia 42% dos operários da área que viria a ser a Grande São Paulo, em 1937 teve essa participação reduzida para 33%.³

³ Uma síntese mais nuançada desse período é encontrada em Suzigan (1971), que comenta a crise têxtil (1926-1933) devido à concorrência dos tecidos estrangeiros, a falta de energia elétrica reinante até 1926, os efeitos dos anos de depressão (1929-1933) sobre a indústria paulista e a mudança estrutural desta pelo desenvolvimento das chamadas indústrias dinâmicas nos anos subsequentes.

Porém, esta foi uma década de grande crescimento da indústria do Interior, que cresceu a um ritmo superior ao da aglomeração industrial da Capital e seu entorno. Entre 1907 e 1928 a indústria interiorizada tinha contribuído com 30% dos novos empregos industriais mas, entre este último ano e 1937, o Interior foi responsável por 41% dos 103 360 empregos criados nesse período. A indústria da região de Ribeirão Preto aumentou relativamente sua participação, industrializaram-se também cidades do Oeste, e mudaram os pesos relativos das duas regiões mais industrializadas do Interior.

Campinas foi a região que mais cresceu, ultrapassando Sorocaba (que perdeu posição) e conquistando a liderança na indústria do Interior daí por diante, posição que mantém até o presente. Em 1928 Sorocaba empregava 18,6 mil operários e em 1937 ocupava 21,4 mil; no mesmo período, Campinas duplicou seu contingente: de 14,5 mil para 28,4 mil operários industriais.

Tabela C.2
ESTADO DE SÃO PAULO
DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO NÚMERO DE OPERÁRIOS
NA INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO
1928 - 1937

REGIÕES	(em porcentagem)	
	1928	1937
GRANDE SÃO PAULO	67,8	64,1
Capital	63,5	56,5
Demais Municípios	4,3	7,6
INTERIOR		35,9
	32,2	
Litoral	1,5	1,0
Vale do Paraíba	2,8	3,6
Sorocaba	12,5	8,5
Campinas	9,7	11,2
Ribeirão Preto	4,5	5,5
Bauru	0,7	1,7
Oeste	0,5	1,6
TOTAL DO ESTADO	100,0	100,0

Fonte: Negri, 1996: 82.

Na aglomeração industrial da Capital e seu entorno, os ramos industriais que mais cresceram foram: produtos farmacêuticos e veterinários, material de transportes, material elétrico e outros ramos do setor de bens de capital e de consumo duráveis; em todos triplicou o número de operários.

O início da aglomeração industrial metropolitana estava traçado: nesse período, "um número expressivo de estabelecimentos industriais passou a instalar-se nos municípios do Entorno da capital, que teriam ampliado de 4,2% para 7,9% sua participação no total do valor da produção industrial paulista e, na capital, declinado de 64,4% para 59,3%", num comportamento semelhante ao verificado quanto ao número de operários (Negri, 1996: 84).

Também na indústria interiorizada a têxtil diminuiu de peso. Tanto aí como na aglomeração nucleada pela cidade de São Paulo, aumentou a importância relativa das indústrias produtoras de bens intermediários, de capital e de consumo durável. Os ramos que mais cresceram no Interior foram: minerais não-metálicos, material de transportes, metalurgia, mecânica e madeira/mobiliário.

Negri assinala a importância, para essa expansão da indústria do interior, da descentralização e desconcentração de certas empresas da Capital, que passaram a montar unidades agroindustriais no interior, como a Anderson Clayton, a Matarazzo, a Sociedade Nacional Exportadora, a Swift do Brasil S. A., a Indústria Votorantim. Unidades de beneficiamento e de produção de óleo de caroço de algodão foram implantadas em cidades tanto do Leste como do Oeste, tão diferentes como Campinas e Presidente Prudente. A base de recursos naturais também levou à instalação em Sorocaba da Fábrica de Cimento Votorantim, com mais de 600 operários, diversificando a atividade desse grupo na cidade.

Ao mesmo tempo, "diversas oficinas vão se transformando em importantes fábricas de máquinas, equipamentos e implementos agrícolas, beneficiadas pelas dificuldades impostas às importações": caso das Fábricas B. Penteado S. A. e D'Andrea & Irmão, em Limeira; da Fábrica Basílio Romi, em Santa Bárbara d'Oeste; da M. Dedini, em Piracicaba; da Cia. Mecânica e Importadora São Paulo, em Jundiaí. (Negri, 1996: 86).

A mesma S. A. Indústrias Reunidas Matarazzo implantou (além da fábrica da Capital) em Marília uma unidade de beneficiamento de algodão em 1937 e uma fábrica de óleo em 1939 (somando 240 operários em 1945) e, em Rio Claro, uma unidade têxtil de torção de fios em 1939, que em 1945 tinha mais de 800 operários (Gonçalves Ohtake, 1982: 162 e 197). Desta forma ia

sendo tecida na rede urbana paulista uma nova malha de relações, reordenando e renovando os fluxos que interligavam as cidades.

Com o desenvolvimento industrial, deu-se uma progressiva redefinição das relações que soldavam inicialmente o sistema urbano paulista: originariamente mercantis, foram tendendo a se transformar pelo surgimento de plantas industriais dispersas no território. O surgimento da indústria vinha transformar a natureza e qualificação da força de trabalho, estimular diferencialmente o crescimento urbano, assim como requerer a ampliação e integração do mercado (nas duas pontas: de consumo e de insumos) e estabelecer circuitos diferenciados de relações entre as cidades da rede – entre si e com a Capital.

A implantação industrial contemplou cidades que já haviam se tornado centros urbanos importantes previamente, no contexto do complexo cafeeiro, mas isto mudou o sistema de relações que impulsionava o seu crescimento: se antes a principal função desses centros urbanos era a de *lugar central* para uma região de influência à qual se reportavam e vice-versa, agora passavam a dar extensão e ramificação ao capital industrial, cuja dinâmica reportava-se à competição com outras plantas industriais de outros núcleos urbanos e à gestão econômica proveniente do centro urbano e econômico dominante: a Capital.

Com o processo de industrialização, o caráter da rede de cidades passou a ser soldado de forma nova, configurando um *sistema* urbano com nova natureza: não mais mercantil e exclusivamente voltado para fora (porque agroexportadora a base produtiva da vida urbana), mas adquirindo nova dinâmica – internalizada, cumulativa, reciprocamente referida. Esta é a transição observada na dinâmica do desenvolvimento urbano: as cidades deixaram de simplesmente canalizar a produção agrícola para fora, mas passaram a produzir internamente algo e a *integração desta produção* passou a ser o elemento de *integração da rede de cidades*.

Em suma: estabeleceu-se uma divisão de trabalho entre as cidades voltada para dentro do próprio sistema urbano. Deixaram de representar unicamente o papel de dar retaguarda mercantil à agricultura e à ocupação do território e estabeleceu-se uma divisão de trabalho mais complexa, contemplando a diferença que foi se estabelecendo entre as cidades; por isto mesmo, esta nova divisão de trabalho requereu e produziu formas novas de

integração, pela constituição gradativa de meios para a integração do sistema urbano como mercado – produtor e consumidor – através do desenvolvimento de atividades urbanas, o que veio a configurar fluxos contínuos em múltiplas direções e não mais unicamente na direção do porto e vice-versa.

Deste ângulo, não importa que a industrialização seja considerada neste período *restringida*; ainda que a autodeterminação do processo de acumulação não estivesse por inteiro assegurada e internalizada, a natureza da divisão de trabalho dentro do sistema urbano tinha se transformado. Isto é, de uma divisão de trabalho simples, mercantil, transitou para uma divisão de trabalho complexa, mediada por múltiplas funções que a reprodução do capital industrial passou a requerer.

No período inicial da expansão cafeeira, a rede urbana funcionou como correia de transmissão levando para o Interior do território força de trabalho e insumos para a produção agrícola a ser exportada, a qual voltava pela mesma correia de transmissão em sentido inverso, canalizada para o exterior⁴. Neste processo estendeu-se a rede urbana no território, e cresceram especialmente alguns centros de mercado e prestação de serviços graças a seu papel estratégico nessa expansão (boca-de-sertão, ponta-de-trilhos, entroncamento de vias de comunicação). Ao desenvolver-se o complexo cafeeiro capitalista, teve início uma mudança nessas relações, que efetivamente tomou corpo com a mutação do complexo e o início da indústria; esta veio reforçar (agora de outro modo) o crescimento daqueles mesmos centros e ampliar o estímulo do crescimento para alguns outros, que enquanto isso desenvolveram condições propícias para a instalação de indústrias.

O desenvolvimento industrial paulista, *não só na Capital mas interiorizado*, desmanchou aquele duplo caráter de correia de transmissão que a atividade agroexportadora atribuía à rede urbana, criando em seu lugar um circuito internalizado de circulação e acumulação capitalista, que tendeu a se expandir para a rede urbana externa ao estado de São Paulo, ampliando cada vez mais no território (agora brasileiro) o processo de integração da rede urbana como integração de um processo produtivo internalizado.

⁴ No seu início, no século passado, o complexo regional paulista estruturado sobre a rede urbana – ainda escravista e exclusivamente agro-exportador – produzia um fluxo para o exterior via São Paulo - Santos tal como o nordestino via Recife.

A integração do mercado nacional, apontada por Wilson Cano (1988) como fator de integração das redes regionais em uma rede urbana nacional, teve seu ponto de origem na reintegração da própria rede paulista.

No período da expansão cafeeira, a ampliação da rede urbana viabilizou levar para o Interior e para o campo meios de produção e força de trabalho, que ficou dispersa no território e encontrou nas cidades condições e apoio para se fixar (seja no meio rural, seja no próprio meio urbano). O complexo cafeeiro produziu uma força de trabalho até então inexistente, que ficou disponível a ser mobilizada pelo capital industrial. Ocupado o território e estruturada a atividade agrária, a indústria paulista pôde mobilizar a força de trabalho dispersa e convertê-la em força de trabalho industrial; pôde se utilizar da base material e social constituída pela potente rede de cidades construída pela e para a acumulação cafeeira, articulada internamente e com outros estados. Tudo isto constituiu um patamar de saída com que não contou nenhuma outra indústria regional no país.

Para isto foi importante também o desenvolvimento do sistema viário. Negri assinala que as rodovias, que nos anos 20 tinham função complementar às ferrovias, ganharam grande extensão na década seguinte: de 2 880 quilômetros em 1930, para 6 845 quilômetros em 1940. Ao final da década de 40 a rede rodoviária estadual já tinha extensão equivalente à ferroviária, com 261 quilômetros de rodovias asfaltadas. A criação do Departamento de Estradas de Rodagem em 1933, no governo estadual, garantiu o contínuo crescimento dessa rede mediante planos que atendessem o crescimento populacional e industrial (Negri, 1996: 78-80).

Conforme se desenvolveu a indústria e o meio urbano no estado de São Paulo, a força de trabalho adicional necessária foi sendo produzida através da migração nacional interregional (que se intensificou a partir dos anos 30), reproduzindo-se assim, de forma histórica diferente, processo que no século passado foi fomentado pelos cafeicultores paulistas através da imigração estrangeira.

Ao final dos anos 30, a conformação espacial da indústria no estado de São Paulo estava definida em seus principais traços. O desenrolar do desenvolvimento paulista nas décadas seguintes diversificou a produção industrial e fez crescer a sua escala, levando a uma crescente participação no

produto nacional. Mas a distribuição espacial da indústria no estado manteve relativamente o desenho já configurado (exceto pelo acréscimo da Baixada Santista ao núcleo de regiões industrializadas, após a industrialização pesada).

Entre o final dos anos 30 e o desencadear da industrialização pesada, o maior crescimento industrial ocorreu nos municípios em torno da Capital, a qual perdeu peso no conjunto da indústria metropolitana. Na distribuição espacial da indústria no estado, a variação relativa foi pequena: a indústria do Interior perdeu apenas 2,1 pontos percentuais para a da metrópole. Mas em relação à indústria nacional cresceram ambas, ainda que a metrópole um pouco mais, e em 1956 a participação do estado de São Paulo ultrapassou a metade do valor da produção industrial brasileira.

Tabela C.3
ESTADO DE SÃO PAULO
CONCENTRAÇÃO ESPACIAL DO VALOR DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL
1939 - 1956

(em porcentagem)

Regiões	Em relação a São Paulo			Em relação ao Brasil		
	1939	1949	1956	1939	1949	1956
Grande São Paulo	64,5	66,3	66,6	29,3	31,8	34,8
Capital	53,9	54,2	51,1	24,5	26,0	26,7
Outros Municípios	10,6	12,1	15,5	4,8	5,8	8,1
Interior	35,5	33,7	33,4	16,1	16,2	17,4
Total do Estado	100,0	100,0	100,0	45,4	48,0	52,2

Fonte: Negri, 1996: 87.

"Em resumo, a industrialização de São Paulo iniciou-se verdadeiramente nos anos 30. Até a depressão econômica de 1929 a 33 a indústria baseava-se quase que totalmente na produção de bens de consumo, especialmente têxteis e alimentares, aumentando a produção na medida das necessidades crescentes de uma população em rápida expansão, devido principalmente às correntes migratórias internas e externas.

Após o período de depressão, porém, a indústria paulista experimentaria um crescimento a taxas elevadas, mais que duplicando o número de fábricas em poucos anos, e aumentando-se em mais de 50% o número de operários ocupados.

Os fatores que condicionaram esse surto industrial foram: existência de uma classe empresarial resultante de uma mescla de raças não encontrada em outras partes do país; mão-de-obra especializada, fornecida pela imigração européia; disponibilidade de capitais; rápido aumento na capacidade instalada de energia elétrica; rede de transportes razoavelmente desenvolvida pela economia cafeeira; e, finalmente, um mercado de proporções relativamente grandes, em comparação a outras regiões do país.

Com isso, passou o estado de São Paulo a representar a maior concentração industrial do País e, talvez, da América Latina." (Suzigan, 1971: 109-110).⁵

Não é objeto deste trabalho comentar o que ocorreu depois, mas vale fazer um rápido registro. A progressiva concentração industrial na Grande São Paulo chegou a seu ápice em 1970, quando a indústria metropolitana concentrou 70,7% do valor da produção estadual e sua participação no valor da produção industrial brasileira aumentou para 38,5% (sendo 54,4% o peso da indústria do conjunto do estado). Tal concentração se mostra mais impressionante quando vista pelos valores da transformação industrial: em 1970 o estado de São Paulo detinha 58,1% do total nacional, cabendo à metrópole a parcela de 43,4%. (Negri, 1996: 117 e 143).

A finalização do processo de constituição da rede urbana paulista, de 1940 a 1970, expressa simultaneamente dois movimentos: o adensamento da rede na porção Leste do estado, que se industrializava, e a ampliação da rede na porção Oeste, correspondendo ao término da ocupação do território estadual⁶.

Tabela C.4
ESTADO DE SÃO PAULO
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE MUNICÍPIOS, SEGUNDO REGIÕES
1940-1970

Regiões	1940	crescim. 40-50	1950	crescim. 50-60	1960	crescim. 60-70	1970
GSP	11	6	17	13	30	7	37
Litoral	13	5	18	4	22	1	23
V. do Paraíba	27	1	28	4	32	-	32
Sorocaba	41	4	45	7	52	7	59
Campinas	46	12	58	14	72	11	83
Ribeirão Preto	48	11	59	13	72	8	80
Bauru	22	7	29	9	38	-	38
S. J. Rio Preto	22	16	38	26	64	21	85
Araçatuba	10	8	18	16	34	3	37
Pres. Prudente	7	18	25	22	47	3	50
Marília	23	11	34	8	42	5	47
Total do Estado	270	99	369	136	505	66	571

Fonte: SEADE, Informe Demográfico nº 1, 1982.

Apud: Gonçalves e Semeghini, 1998: 281.

⁵ Conforme se vê, esta consideração de Suzigan corrobora o que discuti no final do capítulo 2. E, quanto a isto, ele acrescenta a informação de que, segundo pesquisa da Diretoria de Estatística, Indústria e Comércio (SAIC/SP) realizada entre novembro de 1940 e março de 1941, "cerca de 33% dos sócios das empresas industriais, responsáveis por 42,3% do capital realizado, eram de origem estrangeira, preponderando os italianos e portugueses, que juntos representavam 18,1% do número de sócios e 14,3% do capital realizado" (Suzigan, 1971: 103-104).

⁶ Ao analisar a evolução da população estadual entre 1920 e 1950, Keller (1954) assinala a retomada do crescimento populacional em regiões que tinham sido esvaziadas, como o vale do Paraíba, e enfatiza que o maior dinamismo de crescimento ocorria nas duas pontas do estado: no extremo Oeste, que estava sendo ocupado, e na Capital e regiões em torno que se industrializavam no Leste.

Em 1940, a rede de municípios paulistas tinha quase a metade do tamanho que viria a ter em 1970. No Leste, a região do Vale do Paraíba tinha 84% de sua rede já constituída e a de Sorocaba, 69%; as regiões do Litoral, de Campinas, de Ribeirão Preto e de Bauru tinham entre 57% e 60%. A Grande São Paulo tinha menos de um terço dos municípios que em 1970 comporiam a área metropolitana. As regiões do Oeste Pioneiro ainda não tinham alcançado, no ano de 1940, a metade do número de municípios que viriam a ter. A de Marília era a mais estruturada, com 49% da rede que teria em 1970; as de São José do Rio Preto e de Araçatuba tinham, respectivamente, 26% e 27% de sua rede constituída e a de Presidente Prudente, apenas 14%.

Acompanhando a tendência do desenvolvimento industrial, no Leste a região de Campinas (que nesse ano conquistou a liderança industrial no Interior) foi a que apresentou maior número de desmembramentos de municípios, em todas as décadas; foi secundada pela região de Ribeirão Preto, cuja indústria no final dos anos 40 ultrapassou a do Vale do Paraíba (com o que conquistou o segundo lugar em importância industrial).

As regiões do Oeste foram responsáveis por mais da metade dos desmembramentos ocorridos nos anos 40 e 50 (54% e 53%, respectivamente) e por menos da metade (48%) na década de 60, dois terços dos quais localizados na região de São José do Rio Preto pois as demais regiões tinham sua rede já quase inteiramente constituída. A Grande São Paulo iniciou a década de 50 com menos da metade do número de municípios que viria a caracterizar a área metropolitana e terminou-a com 81% deles. O grande número de desmembramentos ocorridos no Leste, nos anos 60, expressa o adensamento urbano de regiões que se industrializaram.

Nos anos 70 teve início um processo de desconcentração relativa do núcleo industrial metropolitano e de modernização e intensificação do crescimento das cidades industrializadas do Interior paulista, que resultou no início de uma desconcentração relativa da população paulista nos anos 80. Em 1940 a metrópole reunia 22% da população estadual, proporção que cresceu continuamente até chegar ao ápice de concentrar, em 1980, metade da população do estado (exatamente 50,3%); em 1991 essa proporção tinha refluído para 48,7%.

Na década de 70 as regiões de Campinas, de Santos, do Vale do Paraíba e de Sorocaba cresceram a um ritmo superior à média do Interior, sendo que a de Campinas mostrou uma taxa de crescimento semelhante à da região metropolitana. Na década de 80 a região de Santos cedeu lugar à de Ribeirão Preto entre as quatro que mais cresceram e a taxa de crescimento destas ultrapassou a da metrópole. (Gonçalves, 1994: 43).

Entre 1970 e 1985 o peso da indústria metropolitana na composição do valor da transformação industrial paulista diminuiu de 74,7% para 56,6%, graças à redução da indústria concentrada na Capital, de 48,1% para 29,8%, mantendo-se os municípios da periferia metropolitana com a mesma proporção (entre 26,6% e 26,8%). O Interior, portanto, teve seu peso aumentado de 25,3% em 1970 para 43,4% em 1985. (Negri, 1996: 181).

Alterou-se também significativamente a inserção da indústria paulista na composição do valor da transformação industrial do Brasil: enquanto o estado de São Paulo diminuiu sua participação de 58,1% em 1970 para 49,2% em 1990, o Interior teve sua participação aumentada de 14,7% para 23,0% no mesmo período; os 43,4% devidos à Grande São Paulo em 1970 reduziram-se para apenas 26,2% em 1990. As regiões mais fortemente industrializadas do Interior continuavam sendo as de Campinas, Ribeirão Preto, Vale do Paraíba e Sorocaba, além da região do Litoral, incorporada pela industrialização pesada ao conjunto das regiões paulistas industrializadas (Campinas manteve-se sempre na liderança enquanto as demais mudaram de posição entre si conforme o período). (Negri, 1996: 89, 129, 143 e 198).⁷

A que conclusão nos levam esses dados? A constatar que a integração da rede urbana paulista foi construída previamente à industrialização pesada e que o desenvolvimento industrial adicional e mais avançado, provocado por esta, encontrou uma base urbana firmemente articulada, estruturada previamente no território. Desde o início, a indústria do estado de São Paulo se definiu por uma concentração majoritária na Capital mas também, ainda que com menor peso, numa certa porção do Interior do estado, em núcleos urbanos das regiões de

⁷ Os dados aqui apresentados para caracterizar a evolução industrial nos diferentes períodos (valor da produção, pessoal ocupado ou valor da transformação industrial) foram os utilizados por Negri, de acordo com as possibilidades oferecidas pelas fontes para a composição de séries históricas comparáveis. A respeito da interiorização do desenvolvimento urbano e industrial no estado de São Paulo, veja-se Negri, Gonçalves & Cano (1988) e Cano, coord. (1989 e 1992); sobre a concentração e desconcentração da indústria, veja-se, além de Negri (1996), também Negri & Pacheco (1994).

ocupação mais antiga, onde foi se realizando e sedimentando uma inversão de excedentes ao longo de toda a história paulista.

Com o desenvolvimento do processo de industrialização, ocorreu um adensamento industrial em regiões do Interior do estado desde o início industrializadas. Aumentou a escala da indústria da Capital (conformando-se e consolidando-se a aglomeração metropolitana) e aumentou também a escala dessa indústria interiorizada. Enquanto isto, novas articulações se fizeram no parque industrial paulista.

Há que se considerar que a rede urbana, como ambiente construído pelo capital e para o capital, guarda em si uma inércia poderosa, por ser simultaneamente produto do desenvolvimento anterior e possibilidade e constrangimento para o desenvolvimento futuro. O capital investido tanto nos setores produtivos como no próprio ambiente urbano tem uma força atrativa de outros capitais e multiplicadora de possibilidades de inversão capitalista extremamente forte. Capitais vieram sendo investidos na rede urbana paulista, particularmente nessas regiões, desde a acumulação cafeeira; e, nas cidades mais antigas, riquezas outras foram investidas, desde antes do café.

O ambiente construído originado pela acumulação cafeeira possibilitou a concentração industrial no estado de São Paulo e não apenas na Capital (depois metrópole), ainda que estivesse aí o núcleo principal. Sendo assim, qualquer desconcentração da indústria metropolitana teria como destino natural adensar a rede urbano-industrial já constituída e estruturada em território paulista – movimento muito mais natural do que procurar novos nichos, mais distantes, e ter que construir o que em São Paulo já estava construído.

A força deste processo em São Paulo foi de tal ordem que, a despeito dos esforços desenvolvidos através de políticas de desenvolvimento regional e pesados investimentos estatais, manteve-se em território paulista boa parte da nova implantação industrial – desconcentrada da metrópole – que vem se processando desde os anos 70.

Origem do caráter de metrópole na cidade de São Paulo

Para completar a análise da formação urbana paulista é preciso traçar relações entre o desenvolvimento da cidade de São Paulo e o processo de urbanização que se estendia pelo Interior. Por que razão teria se concentrado na

Capital a indústria, desde o início da industrialização paulista? E qual a relação entre a dinâmica do crescimento urbano da Capital e a do restante da rede urbana movida pela atividade cafeeira?

Em 1939, comemorando o aniversário da cidade de São Paulo, Eurípedes Simões de Paula publicou na *Folha da Manhã* um artigo intitulado "A segunda fundação de São Paulo (Da pequena cidade à grande metrópole de hoje)", em que tratava "do momento em que São Paulo passou de um conglomerado urbano a uma grande cidade". É um artigo relativamente curto mas precioso, republicado em 1954, que marcou em definitivo a bibliografia sobre a cidade: estabeleceu o ano de 1872 como o início da transformação de São Paulo, marco de transição equivalente a uma segunda fundação da cidade graças ao progresso trazido pelo café.

"São Paulo mudou pouco de 1820 a 1870. E, ainda em 1820 muito pouco diferia da cidade colonial de 1810. A população urbana condensava-se entre os rios Tamanduateí e Anhangabaú. No campo do Bexiga, que abrangia todo o espaço entre as ruas Consolação e Santo Amaro, hoje cortado de ruas e coberto de casario, caçavam-se perdizes, veados e até escravos fugidos. Em torno da cidade havia um círculo de latifúndios baldios que se transformaram nos atuais bairros dos Campos Elíseos, do Bom Retiro, Vila Buarque, rua Conselheiro Furtado, avenida Brigadeiro Luís Antonio, rua Barão de Iguape, Pedroso e adjacências, pelo aumento sem cessar do preço dos terrenos.

Sobre São Paulo de 1860 temos o depoimento valiosíssimo de Emílio Zaluar, citado por Spencer Vampré. A cidade era triste, monótona e desanimada – observa Zaluar – e tornava-se ainda mais, com as férias dos acadêmicos, porque os estudantes, durante a sua residência nas famosas 'repúblicas', emprestavam à povoação uma vida fictícia. Apesar dos seus 26 000 habitantes, e de ser a Capital da Província, de ser assento da Assembléia Provincial e residência do presidente da província, de manter o bispado, uma Faculdade de Direito, um jardim botânico, uma biblioteca notável, um seminário episcopal, um Hospital de Misericórdia, a Câmara, várias igrejas e mosteiros, dois teatros e grande comércio, a cidade era triste." (Simões, 1954: 168-169).

Esse historiador afirma que suas pesquisas levaram-no a concluir "que pelo ano de 1872 começou a transformação de São Paulo", ressaltando ser uma data aproximada, pois trata-se do "resultado conjugado de vários fatores políticos, econômicos e sociais".

Cita-os, começando pelo governo de João Teodoro na presidência da Província (1872 a 1875), que investiu grande parte dos recursos orçamentários provinciais em melhorias na cidade e incentivou "fazendeiros e capitalistas, que

começavam a ganhar dinheiro com a exploração de lavoura de café no oeste da Província, a constituir seus domicílios temporários, e construir residências na cidade" (Simões, 1954: 170).

Entre outras medidas deste governo que impulsionaram o progresso de São Paulo conta-se a instalação da Caixa Econômica em 1875, ampliando o setor bancário da cidade, cujos dois únicos bancos tinham sido criados na década de 1850: uma filial do Banco do Brasil, instalada em 1855, e o Banco de São Paulo, fundado em 1859.

Usando expressões do autor, nessa época começava o "*rush*" para o oeste além de Rio Claro – graças à inauguração da ferrovia Santos-Jundiaí em 1867, que ligou São Paulo a Santos e promoveria crescente "simbiose" entre as duas cidades. Em 1871 foi criada a Sociedade de Colonização e Imigração, constituída por fazendeiros para "importar" imigrantes. Em 1872 foi fundado em Itu (importante centro de cultura de cana-de-açúcar) o Clube Republicano, que deu origem ao Partido Republicano.

Também em 1872 foi inaugurada a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, estendendo os trilhos de Jundiaí a Campinas (e em seguida Rio Claro, Sorocaba, Itu e Mogi-Guaçu também fariam as suas ferrovias). Nesse mesmo ano começou a construção da Estrada de Ferro D. Pedro II, inaugurada em 1877, ligando a zona velha da Província (o vale do Paraíba, chamado então de "Norte de São Paulo") à Capital e esta ao Rio de Janeiro. Deste modo, "em 1872 São Paulo conseguiu tornar-se importante nó de estrada de ferro, beneficiando assim sobremaneira o seu comércio".

Em março desse ano a cidade ganhou iluminação a gás e, em outubro, tráfego de bondes a burro; vieram os carros de aluguel e começou a construção de esgotos. Aumentavam as levas de imigrantes e prosperava a lavoura cafeeira, ao mesmo tempo que se desenvolviam a defesa do abolicionismo e a campanha republicana. (Simões, 1954: 171-173).

Mostrei no capítulo 1 a evolução populacional da Província e da cidade de São Paulo e o autor chama a atenção para o crescimento verificado a partir desse ano. Indica também o aumento nas rendas da Província a partir dos anos 1870 e o aumento ainda maior das rendas do município, cujo montante mais que dobra entre 1873 e 1874 e experimenta novo salto de crescimento entre 1879 e 1880. É esse conjunto de fatos que permitiu a Simões fixar em torno de 1872 o

marco temporal do início de uma transformação tal, que equivaleria a uma "segunda fundação" da cidade de São Paulo.

A citação que se segue sintetiza o cerne da mudança que contribuiu para conferir à cidade o caráter de metrópole e permitiu o desenvolvimento industrial concentrado na Capital:

"São Paulo, durante o período colonial e até metade do século XIX, foi exclusivamente comercial. Era o centro onde quase toda a Província se abastecia em artigos manufaturados. (...) ⁸

São Paulo não era o centro único de comércio, pois basta ver a importância das feiras de Sorocaba

São Paulo funcionou na sua transformação como centro distribuidor dos produtos manufaturados e importados, mercado de imigrantes (mão-de-obra) e mercado de capitais." (Simões, 1954: 176-177, grifo meu).

Zélia Cardoso de Mello e Flávio Saes, especialistas na história econômica paulista, agregam informações sobre a origem do caráter metropolitano adquirido pela cidade de São Paulo, num artigo particularmente engenhoso. Recorrendo a almanaques do século XIX, reconstruíram a evolução na composição da indústria paulistana durante o último quartel do século passado ⁹.

Tabela C.5
CIDADE DE SÃO PAULO
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE FÁBRICAS
1873 - 1884 - 1890

RAMOS	1873	1884	1890
Alimentos, bebidas e fumo	19	43	65
Papel, papelão e gráfica	-	1	7
Fábricas de carros e carroças	4	9	5
Mecânica (balanças, fogões)	-	-	5
Fundições (ferro, bronze, metais)	1	-	4
Não-metálicos (cal, louça, tijolos)	-	1	1
Química (velas, sabão, cola, fósforos)	-	1	5
Têxtil e confecções	6	22	40
Outras	1	4	11
TOTAL	31	81	143

Fonte: Almanak da Província de São Paulo para 1873; Almanach administrativo, commercial e industrial da Província de São Paulo para o ano bissexto de 1884; Almanach do Estado de São Paulo para 1890. *Apud*: Cardoso de Mello & Saes, 1985: 312.

⁸ O vale do Paraíba abastecia-se e escoava seus produtos por São Sebastião, Angra dos Reis e Rio de Janeiro.

⁹ Nos levantamentos antigos comumente são encontradas diferenças entre os números apresentados por fontes diferentes, seja por critérios diversos de coleta, ou lacunas na contagem, ou mesmo erros. Do ângulo destes dados, os de Bandeira Jr apresentados no item anterior estariam subestimados.

Com a devida ressalva quanto à exatidão e fidedignidade dos dados, observemos que em 1873 já eram encontrados na cidade de São Paulo alguns estabelecimentos industriais, cujo número e pequena variedade fazem supor uma fabricação ainda principalmente para consumo próprio.

Entre esse ano e 1890 a indústria paulistana diversificou-se consideravelmente e houve um notável crescimento dos dois ramos industriais que predominaram na estrutura industrial paulista (e nacional) até os anos 1940 – alimentos e bebidas (e fumo), e têxtil (e confecções). A julgar pelo levantamento de Bandeira Jr, a indústria paulista estava grandemente concentrada na cidade de São Paulo.

Cardoso de Mello & Saes (1985) investigam e analisam características encontradas nos principais núcleos urbanos paulistas nesse período. Concentram-se nas informações referentes à cidade de São Paulo, mas uso como referência Santos e Campinas (as duas maiores cidades paulistas) para acrescentar à idéia de uma segunda fundação da cidade pela economia cafeeira também a evidência de uma progressiva diferenciação da cidade em relação às demais.

Tabela C.6
SÃO PAULO, SANTOS E CAMPINAS
POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS
1874 - 1934

Anos	População		
	São Paulo	Santos	Campinas
1874	31 385	9 191	31 397
1886	47 697	15 605	41 253
1900	239 820	50 389	67 694
1920	579 033	102 589	115 602
1934	1 033 261	142 059	132 819

Fonte: Camargo, 1952. *Apud*: Cardoso de Mello & Saes, 1985: 310 e 320.

O desenvolvimento das três cidades revela-se com nitidez através do crescimento populacional de seus respectivos municípios. Em Santos a população era predominantemente urbana e em Campinas havia peso bem maior da população rural; mas essas diferenças não importam, face à clareza de sua evolução.

São Paulo e Campinas tinham tamanho aproximado em 1874, quando ainda havia uma relativa competição entre ambas ¹⁰; em 1886 a Capital começava a se distanciar de Campinas e em 1900 sua supremacia já era indiscutível; tanto tinha se transformado no local de residência dos grandes cafeicultores e de seus negócios, como também num centro industrial em desenvolvimento.

Enquanto isto, Santos evoluiu de 9 mil habitantes em 1874 para 50 mil em 1900, graças às atividades ligadas à exportação de café e à sua função de porta de entrada paulista para um fluxo de importação de produtos variados ¹¹. Neste mesmo ano, Ribeirão Preto já despontava como um novo núcleo importante em São Paulo, com uma população municipal de cerca de 59 mil habitantes. E, entre 1920 e 1934, Santos ultrapassou o tamanho de Campinas, mesmo contando-se sua população rural.

"Em torno de 1890 já se definira a posição dominante da capital como centro urbano, comercial, financeiro e administrativo. A consolidação da dominância da cidade de São Paulo, iniciada nos anos setenta, associou-se a mudanças no caráter das atividades econômicas das demais cidades da então Província. Este processo ... tem sua origem, a nosso ver, no estabelecimento das ferrovias e sofre os efeitos cumulativos da progressiva concentração das atividades comerciais e financeiras na cidade de São Paulo." (Cardoso de Mello & Saes, 1985: 310).

A pesquisa desses historiadores traz uma informação fundamental, que explicita a relação existente entre o café e o desenvolvimento urbano paulista: a evolução da estrutura da atividade comercial na Capital e nos principais núcleos urbanos existentes nesse período. A tendência geral demonstrada é clara e nítida, salvo pela incongruência na série histórica composta pelos totais de estabelecimentos, devido à evolução inverossímil dos estabelecimentos de Secos e Molhados e de Perfumaria, o último insignificante mas o primeiro bastante significativo ¹². Eliminando-os do total, o conjunto de estabelecimentos comerciais paulistas evoluiria de 126 em 1873, para 302 em 1884, e 568 em 1890, indicando um crescimento bastante significativo.

¹⁰ Sobre o desenvolvimento de Campinas, veja-se Semeghini, 1991.

¹¹ Cano chama a atenção para a importância do porto para o desenvolvimento da economia paulistana e paulista, assinalando que o isolamento do mar impediu que se constituísse um complexo econômico cafeeiro em Minas Gerais, já que os efeitos multiplicadores da exportação do café deslocavam-se para o Rio de Janeiro, por onde era exportado o café mineiro (Cano, 1985 b).

¹² Os autores aventam a hipótese de diferenças no critério de coleta dos dados, mas também é muito frequente encontrar erros tipográficos em publicações antigas.

Destacarei apenas alguns aspectos que demonstram a evolução da Capital no sentido de um desempenho funcional urbano específico e diferenciado em relação ao restante da rede urbana.

Tabela C.7
CIDADE DE SÃO PAULO: COMÉRCIO
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS
1873 - 1884 - 1890

RAMOS	1873	1884	1890
Fazendas, Armarinhos, Modas	40	65	94
Ferragens e Armarinhos	6	18	32
Secos e Molhados	217	488	151
Têxteis, Roupas, Modas e Couros	26	40	54
Madeiras e Móveis	11	15	21
Objetos para casa	10	5	7
Livrarias	1	4	4
Papel, utensílios de escritório	5	4	13
Charutarias	-	15	17
Perfumaria	5	-	-
Joalherias	-	24	16
Lojas especializadas (máquinas, aparelhos)	2	12	39
Diversos	3	5	32
Depósitos	9	48	118
Agências comerciais e de Companhias	-	8	29
Casas de Comissões e Consignações	13	25	40
Casas de Importação	-	14	47
Casas de câmbio e de empréstimo	-	-	5
TOTAL	348	790	719

Fonte: Almanak da Província de São Paulo para 1873; Almanach administrativo, commercial e industrial da Província de São Paulo para o ano bissexto de 1884; Almanach do Estado de São Paulo para 1890.

Apud: Cardoso de Mello & Saes, 1985: 313.

Nota-se a tendência à especialização no atendimento comercial: as Lojas Especializadas, em número de 2 em 1873, aumentaram para 12 em 1884 e 39 em 1890, incluindo artigos como: correias para máquinas, artigos para desenho, artigos para engenharia, instrumentos de cirurgia, utensílios de farmácia, instrumentos musicais, aparelhos de ótica, máquinas para lavoura e indústria (Cardoso de Mello & Saes, 1985: 313).

Aspecto mais relevante é o surgimento, em 1884, de 8 Agências comerciais e de Companhias, cujo número cresceu para 29 em 1890 – o que corrobora a referência frequente na bibliografia sobre o desenvolvimento e a diversificação de negócios sediados na Capital, que teria acompanhado a mudança de residência dos cafeicultores do Interior para a cidade de São Paulo.

Tomando-se em conjunto as Casas de Comissões e Consignações e as Casas de Importação, tem-se uma evolução de 13 estabelecimentos em 1874, para 39 em 1884 e uma soma de 87 em 1890, quando também se acrescentaram 5 Casas de câmbio e de empréstimo.

O desenvolvimento de atividades de intermediação comercial e financeira é o indicador mais significativo da centralidade crescente da cidade de São Paulo em relação à atividade econômica que impulsionava o crescimento urbano paulista. Em 1890 era clara a concentração na Capital da atividade comercial e financeira ligada à exportação e importação, expressa também pelos estabelecimentos voltados ao comércio por atacado. A notável evolução do número de Depósitos (de 9 para 48 entre 1873 e 1884, saltando para 118 em 1890) claramente refere-se a este último que, provavelmente, dava base aos fluxos de exportação e importação.

Campinas fez movimento inverso: o número de Depósitos diminuiu de 40 para 28 entre 1873 e 1890, e o de estabelecimentos de Comissões e compradores de café, de 38 para 9. Em Santos, como era de se esperar, o número de Depósitos cresceu de 19 para 33 no mesmo período e o de Comissários, de 86 para 141 (Idem, p. 316-317).

Nos anos 80 desenvolveram-se empresas de serviços públicos, o que simultaneamente modernizava a cidade e ampliava a base de investimentos produtivos nela sediados: *The São Paulo Gas Co.* (iluminação a gás); Companhia Carris de Ferro de São Paulo (bondes a tração animal), Companhia de Carris de Ferro de São Paulo a Santo Amaro, Companhia de Carris de Ferro Santana; Companhia Cantareira e Esgotos; Companhia União Telefônica do Brasil; Empresa Paulista de Eletricidade. Em 1899 começaria a funcionar a *Light – The São Paulo Tramway, Light and Power Co.* – criando linhas de bondes elétricos e, com isto, vindo a dominar o transporte coletivo urbano a partir de 1900; em 1901 passou a dominar também o fornecimento de energia elétrica¹³. (Idem: 314 e 323-324).

Também no setor bancário a cidade conquistara primazia na rede urbana paulista. Em 1887 estavam instalados na Capital: *London & Brazilian Bank*, *English Bank of Rio de Janeiro*, Banco Comercial de São Paulo, Crédito Real de São Paulo, Banco da Lavoura, Banco Mercantil de Santos, Banco do Brasil,

¹³ Em 1919 a *Light* viria a adquirir também as ações da Companhia Telefônica, completando o monopólio dos serviços de utilidade pública na Capital.

Casa Bancária da Província de São Paulo (Idem: 314). Simões, ao apresentar também esses dados, informa que entrevistas com banqueiros revelaram ser a maioria desses capitais bancários aplicados na lavoura e que só as grandes indústrias, escudadas em grandes capitais, tinham crédito mais facilmente (Simões, 1954:178).

"No correr dos anos noventa, a capital acaba por se constituir no núcleo das atividades comerciais e financeiras, com a exceção do comércio de exportação de café sediado em Santos. Estas atividades comerciais e financeiras são, por fim, controladas por alguns grupos que mantêm vínculos com diversas empresas. Tomemos, por exemplo, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, cuja sede era na capital: encontramos importantes acionistas e diretores desta empresa como dirigentes de vários outros negócios de relevo para a economia paulista. Por exemplo: Banco do Comércio e Indústria de São Paulo – sucessor da Casa Bancária da Província de São Paulo – (Antonio Prado); Banco de São Paulo (Conde Prates); Banco União de São Paulo e Companhia Telefônica de São Paulo (Antonio Lacerda Franco); Companhia Mecânica e Importadora (família Souza Queiroz); Companhia Central Paulista, futura Companhia Prado Chaves (família Silva Prado). Estes exemplos poderiam ser multiplicados em torno de outros negócios da mesma ou de menor expressão, a sugerir que a cidade de São Paulo se tornara efetivamente o centro comercial e financeiro do estado nestes anos da primeira década republicana." (Cardoso de Mello & Saes, 1985: 314-315).

O que indicam as evidências reunidas por esses autores? Mostram o desdobramento de capitais sediados na Capital, ao mesmo tempo que um entrelaçamento de investimentos em que o capital cafeeiro foi se diversificando e assumindo outras *personas*, por obra de empresários cuja base econômica se encontrava tanto na Capital como dispersa no território paulista.

O estudo de Cardoso de Mello & Saes é um dos raros a abordar a relação existente entre o desenvolvimento econômico da Capital e o das cidades do interior paulista. De modo geral, as numerosas análises existentes sobre a cidade ou sobre a metrópole de São Paulo recortam-nas como um objeto em si e o restante da rede urbana paulista permanece uma referência genérica.

Contraopondo-se a este recorte, a presente abordagem privilegiou a rede e, embora fosse meu desejo dedicar tratamento igualmente detalhado para a cidade de São Paulo, logo tornou-se claro que isto tornaria o trabalho imanejável. Cardoso de Mello & Saes trazem o que era preciso para completar a análise da formação urbana paulista: demonstrar o fluxo de relações nos dois sentidos, do sistema urbano para a Capital e vice-versa.

Afirmam esses pesquisadores que a concentração das atividades comerciais e financeiras na Capital tendeu a se acentuar até 1930 (limite do seu estudo), mas assinalam ter havido uma mudança na relação entre esta e as demais cidades:

"A concentração, na capital, das atividades comerciais e financeiras, já observada nas décadas de oitenta e noventa do século passado, tende a se acentuar até 1930. Tal fato não significa mera continuidade do processo anterior, mas parece estar agora condicionado pelo crescimento da grande indústria, também ela localizada na cidade de São Paulo. A hipótese proposta é de que *até 1900 a organização dos centros urbanos se dá em função das atividades de apoio à agroexportação (comércio, transporte, financiamento, comércio de importação para a economia agroexportadora), ao passo que após 1900 o elemento central no definir dessa organização dos centros urbanos é a expansão da grande indústria concentrada na capital do estado.* É óbvio, 1900 é tomado como um marco cronológico genérico, apenas como ponto de referência para a análise." (Cardoso de Mello & Saes, 1985: 320, grifo meu).

Apontam-nos então três fatos: a) a grande indústria se concentrou na Capital; b) a partir de cerca de 1900, a concentração na Capital das atividades comerciais e financeiras passou a ser condicionada pelo crescimento da grande indústria (também aí concentrada); c) a organização dos demais centros urbanos (e referem-se aos do Leste), que se fazia em função das atividades de apoio à agroexportação, passou também a se subordinar ao crescimento da grande indústria concentrada na Capital.

O marco estabelecido – a passagem do século – coincide com o início da sobrevida do complexo cafeeiro, a partir da qual afirmo ter ele ingressado num processo de mutação, tanto do ponto de vista econômico como do desenvolvimento da urbanização. E coincide também com o crescimento industrial em alguns centros urbanos do Leste.

Note-se que a análise que venho fazendo se diferencia da desses autores na abordagem do desenvolvimento urbano: Cardoso de Mello & Saes trabalham com uma seleção de cidades da porção Leste do estado, inserindo-as no movimento predominante na economia paulista – a atividade agroexportadora e o início da indústria – mas não considerando o movimento complementar de ocupação do Oeste e expansão da rede urbana. É interessante verificar que, num andamento diferente, suas conclusões vêm corroborar o andamento das minhas e acrescentar novos elementos.

Por que em torno de 1900 estaria o marco a partir do qual Cardoso de Mello & Saes situam a inflexão na dinâmica que orientava o crescimento das cidades paulistas da metade Leste do estado, coincidindo com o marco a que também eu cheguei por outro caminho?

Já me referi a efeitos da crise do final do século (1897-1908): a) ela estimulou o fracionamento de velhas propriedades cafeicultoras das zonas velhas, resultando em parte das terras do café serem convertidas para a agricultura mercantil diversificada que deu base à indústria (tanto pela oferta de matérias-primas como por poupar divisas para a importação de máquinas através da substituição de alimentos até então importados); b) foi a partir da crise que se inverteu a relação entre café e ferrovias, passando estas a puxar a ocupação do território na direção do Oeste; c) some-se a isto um daqueles acasos que contribuem para o desenrolar concreto da História: o fato de naquele momento as ferrovias estarem alcançando áreas de pecuária, que incorporadas à malha ferroviária diversificaram a pauta da produção agrária e do mercado paulista.

É verossímil pensar que este contexto de incerteza quanto ao futuro da cafeicultura tenha incentivado uma migração de capitais em direção à indústria e à diversificação do investimento em setores de atividade urbana, como por exemplo no campo dos serviços públicos, conforme assinalado por Cardoso de Mello & Saes em relação à primeira década deste século (conforme comentado mais adiante)¹⁴.

A dinâmica da acumulação nesse período de transição tinha por base não somente a indústria nascente mas o desenvolvimento da divisão social do trabalho: tanto na Capital, em que se concentravam as atividades de intermediação comercial e financeira e onde se desenvolvia concentradamente a indústria, como também na rede urbana e na agricultura que se expandiam, e ainda nos núcleos urbanos que se industrializavam.

Cabe retomar aqui o sentido que estou atribuindo ao processo de urbanização. Não se trata apenas do surgimento e crescimento de cidades, mas de processo mais amplo, que diz respeito ao espaço urbanizado e também à transformação do espaço não urbano; este último contribui não só para a

¹⁴ Nos anos 70 e 80 do século passado a média de municípios novos criados foi de cerca de 20 por década. Nos anos 90 criou-se o dobro: quase 40. Nos anos 1900 nada aconteceu mas na década seguinte foram criados cerca de 30 (número que nos anos 20 ultrapassou 50, quando novamente estacionou após a crise de 29). Portanto, o crescimento urbano ofereceu área crescente para a diversificação do capital e desconcentração deste da cafeicultura.

determinação do caráter particular e específico de cada cidade, mas também para a configuração da produção social que anima o sistema urbano. O processo de urbanização é uma resultante da contínua transformação no uso e ocupação do espaço no território; com o desenvolvimento de forças produtivas capitalistas, não só se formam novas cidades mas opera-se constante transformação dentro delas e na relação entre elas.

O sistema urbano (isto é, as cidades se relacionando entre si), no seu todo e na dinâmica de sua mudança, expressa o desenvolvimento da divisão social do trabalho que alimenta o padrão social de acumulação em vigor; transformações no sistema urbano significam transformações nas relações sociais.

No grande período decorrido desde o início do complexo cafeeiro até que o capital industrial assumisse a dominância no processo de acumulação, o desenvolvimento da atividade social paulista operou progressivo trânsito do padrão social de acumulação mercantil para o da acumulação industrial. Isto se fez mediante um processo de urbanização mas este não se desenvolveu de modo homogêneo no território, o que discutirei no próximo item.

Ao territorializar a grande indústria na cidade de São Paulo e investigar a relação entre esta cidade e as demais, Cardoso de Mello & Saes trazem luz à compreensão da articulação interna do processo de urbanização através do qual se materializou a transição. Acrescentam à análise econômica de Cardoso de Mello (1982) e de Cano (1977) o ângulo da territorialidade das relações que constituíam a dinâmica da acumulação e davam forma ao desenvolvimento urbano paulista.

Restringem no espaço, territorializam o nascimento do capital industrial – não se trata mais de um marco abstrato, determinação geral, mas fato histórico concreto, situado no tempo e no espaço – e, ao fazer isto, estabelecem a relação entre o capital industrial concentrado na cidade de São Paulo e a centralidade exercida pela cidade quanto à intermediação comercial e financeira dos negócios paulistas de exportação e importação; assinalam seu papel decisivo na gestão econômico-financeira da acumulação cafeeira e no estabelecimento de liames entre esta e a acumulação industrial.

É isto que caracteriza o papel exercido pela cidade nesse período e o caráter de metrópole por ela adquirido: o comando da transição entre

acumulação mercantil e acumulação industrial, desempenhado em relação ao restante da rede urbana. Até cerca de 1900 são as atividades de apoio à agroexportação que alimentam o crescimento urbano disperso no território e determinam o desenvolvimento da cidade de São Paulo, convertendo-a em centro gestor da acumulação cafeeira e núcleo da concentração industrial. Após esse momento, inverte-se a relação de determinação: é a acumulação industrial baseada na concentração industrial paulistana que, através das funções de gestão desenvolvidas pela cidade de São Paulo, passa a determinar, constringer e subordinar a forma de crescimento das cidades paulistas.

Vejam os que mais esses autores nos trazem, quanto à evolução posterior a 1900. Após verificar a evolução da estrutura industrial, comercial e de serviços, assim como a evolução da população economicamente ativa de um conjunto de cidades (Santos, Campinas, Rio Claro, Piracicaba, Ribeirão Preto, Franca, Sorocaba, Itapetininga, Itu, Amparo, Bragança, Guaratinguetá, Taubaté), concluem que, excetuando a peculiaridade de Santos, a evolução desses núcleos até 1920 sugere não ter havido nas cidades do Interior "qualquer desenvolvimento paralelo ao da capital", ao contrário, pois "a concentração de elementos comerciais, financeiros e industriais na capital acabou por inibir a transformação das experiências locais em empresas de maior porte", não conseguindo elas, dessa forma, concorrer com as empresas sediadas na capital (p. 326).

Concluem ainda que, mesmo em 1920, "não há estruturas urbanas particularmente diferenciadas nas cidades do interior do estado apesar das variadas dimensões dessas cidades e das diversas atividades agrícolas que as cercam" (p. 328). Tal conclusão se justifica, no contexto analítico dos autores, porque tais cidades foram comparadas à Capital, cuja escala e complexidade sobrepujou em muito a das demais cidades paulistas. Ao demonstrarem isto, permitiram-me acrescentar ao presente estudo o complemento necessário que faltava: a dinâmica da relação entre a Capital de São Paulo e as demais cidades na formação urbana paulista.

No que diz respeito, porém, à pouca diferenciação das cidades, sua conclusão se deve ao fato de trabalharem com uma amostra das principais cidades cafeeiras do Leste (excetuando Sorocaba e adjacências), que tiveram trajetórias de crescimento relativamente assemelhadas. A análise apresentada no

capítulo anterior acerca de Marília mostra que chego a conclusão diversa. E isto se deve à diferença entre este estudo e o daqueles autores, quanto à abordagem do desenvolvimento urbano e ao período de tempo abrangido pela pesquisa.

Curiosamente, Cardoso de Mello & Saes analisam a crescente concentração de capital no setor de produção de energia no estado no início do século, mas não dão maior importância a que o fato em si mesmo é indicativo do crescimento industrial e urbano no Interior. Informam que a partir de 1910 formaram-se grupos de empresários que passaram a controlar duas ou mais empresas locais de energia, associação esta que deu "a base para a instalação de usinas hidrelétricas de maior porte e que passam a ter âmbito regional" (p. 333). Isto aconteceu em Sorocaba (única através de capital estrangeiro, do grupo *Light*) e em áreas da grande região em torno do eixo Campinas - Ribeirão Preto, incluindo-se a criação em 1912 da Companhia Paulista de Força e Luz.

Na década de 20 a concentração se acelerou, sob o domínio de dois grandes grupos de capital estrangeiro: a *Light* passou a controlar várias empresas no vale do Paraíba e em Itu, Jundiaí e Porto Feliz; e a *Bonda and Sare* passou a controlar a Companhia Paulista de Força e Luz e agregou a si as fornecedoras de energia de Ribeirão Preto, Jaú, Franca, Barretos, Araraquara, Jaboticabal, Taquaritinga, Batatais, Brotas, Bebedouro, Campinas e Amparo. "Desse modo, era retirado dos empresários locais o controle sobre esse tipo de atividade que vinha, afinal, atuar no sentido da concentração das atividades administrativas e financeiras na cidade de São Paulo" (p. 336)¹⁵.

A linha de argumentação dos autores conduz à demonstração de dois aspectos fundamentais: *a crescente concentração de capitais na organização da economia paulista e a centralização da gestão desses capitais na cidade de São Paulo*. Mas ao mesmo tempo, demonstram também *o entrelaçamento de relações que ia se fazendo no território paulista – tecido pelo capital em expansão – entre as cidades da rede urbana e entre estas e a cidade de São Paulo*.

Observam que nos anos 90 havia grande número de bancos nas cidades do Interior; estes, porém, desapareceram após os anos de crise do início do

¹⁵ Suzigan (1971) chama a atenção para a forte contribuição do capital estrangeiro, através da *Light* e Empresas Elétricas Brasileiras – que detinham 88% da capacidade instalada de energia no estado em 1939/45 – para a considerável mecanização ocorrida na década de 30 em diversos ramos da indústria paulista. Aponta uma participação relevante do capital estrangeiro também em frigoríficos, indústria do cimento, metalúrgica, indústrias mecânicas, de materiais elétricos e de transportes.

século, permanecendo uns poucos. Mas, em 1928, novamente eram encontrados outros 46 bancos e casas bancárias distribuídos na rede urbana. Sua explicação para isto é bastante interessante, argumentando que a regulamentação da atividade bancária em 1922 pelo governo federal não seria suficiente para explicar o substancial aumento no número de estabelecimentos de crédito registrados no Interior:

"A evidência empírica disponível não é suficiente para uma conclusão definitiva, mas acreditamos que, no curso da década de vinte, esteja ocorrendo transformação razoável nos quadros até aqui delineados para as economias das cidades do interior. Nesses anos, bancos nacionais e estrangeiros com sede na capital instalam várias agências em cidades do interior. Sabemos também que está se definindo, ao lado da agricultura de exportação, um setor produtor de alimentos. Em suma, aos clássicos fluxos entre fazendeiros e exportadores (passando pelos intermediários) parecem estar se adicionando novos fluxos de mercadorias e financeiros. Acreditamos, portanto, que se abre maior espaço, nas cidades do interior, para uma circulação monetária independente do processo exportador e, como tal, para a atividade bancária ali localizada.

É difícil avaliar, com a evidência disponível no momento, os possíveis efeitos desta mudança quanto à divisão do trabalho nestes centros urbanos. Evidentemente, a especialização e a diferenciação das atividades aí desenvolvidas não depende apenas do fator mencionado. Pelo contrário, a concentração industrial na capital continua a jogar no sentido contrário." (Cardoso de Mello & Saes, 1985: 336-337).

As evidências trazidas por Cardoso de Mello & Saes corroboram a análise que vim desenvolvendo. Tomado o processo de urbanização paulista no seu conjunto, ao longo das três primeiras décadas deste século o desenvolvimento urbano e industrial se acelerou e ganhou traços mais complexos, ganhando nitidez o processo de transição: a ferrovia e o capital imobiliário se associaram e dirigiram a ocupação do território, diversificou-se o produto econômico da ocupação das terras no avanço para o Oeste, a indústria se desenvolveu na porção Leste do estado, a rodovia possibilitou estabelecer novas relações interurbanas, o algodão criou e generalizou novos fluxos na rede urbana ampliando a base física das relações derivadas do capital industrial, o capital se concentrou e teceu nova trama de relações no sistema urbano.

Foi este o contexto em que a cidade de São Paulo se firmou como o centro do sistema em mutação. Concentraram-se nela as atividades de gestão comercial e financeira do complexo cafeeiro e, por concentrarem-se aí, geraram um desdobramento do investimento em múltiplas direções, originando não só a

concentração de indústrias na cidade de São Paulo como também, simultaneamente, a expansão e concentração do capital em outras esferas de atividades, cuja gestão também se concentrou na Capital ¹⁶.

Na cidade de São Paulo localizaram-se as Casas Comissárias, os bancos e as indústrias; foi onde primeiro se configuraram com nitidez classes sociais capitalistas; onde interagiram cafeicultores, políticos, comerciantes, industriais, governantes, artistas, camadas médias e proletários; onde surgiram os sindicatos, as associações empresariais, a grande imprensa, a universidade. Na Capital se entrelaçaram as duas formas de acumulação, num contexto social crescentemente heterogêneo e complexo. Assim teve origem a natureza de metrópole em São Paulo: na concentração da gestão social, política e econômica da transição para o capitalismo.

Esta nova natureza adquirida pela Capital foi se configurando historicamente, brotando da capacidade reunida nesta cidade, em circunstâncias determinadas, de gerir o rumo do processo de desenvolvimento social; o caráter metropolitano enraizou-se na cidade de São Paulo através do sucesso com que os agentes sociais aí estabelecidos desempenharam papel decisivo na transição social e econômica para o capitalismo; e consolidou-se, por concentrar-se nela, cumulativamente, os elementos e os frutos desse desenvolvimento.

O caráter de metrópole, no sentido forte da palavra, é dada pela concentração de recursos (humanos e materiais, de natureza política, administrativa, financeira, científica etc) em uma determinada concentração urbana, que lhe confere poder de gestão sobre uma área ampla: sobre cidades que dela dependem para ter acesso a recursos específicos, ou que se subordinam a ela por nela estarem os recursos que permitem gerir processos econômicos, sociais, políticos, culturais dentro dos quais se inscreve o desenvolvimento dessas cidades.

O conceito de metrópole supõe a existência de um sistema urbano sob seu comando, em cuja hierarquia funcional a metrópole ocupa o primeiro lugar graças ao papel de liderança exercido por ela sobre os demais municípios. O que confere este caráter a uma concentração populacional não é seu tamanho (ainda que seja uma característica), mas a heterogeneidade de sua composição social e a complexidade de seu desempenho funcional urbano. O que distingue a

¹⁶ Sobre a concentração do capital na indústria paulista, veja-se a análise de Wilson Cano (1977 e 1985).

metrópole é a sinergia produzida por sua heterogeneidade, que estimula a crescer a complexidade. A natureza da metrópole é social e econômica e, portanto, também política.

A conurbação que se produziu depois, resultando no grande aglomerado de núcleos urbanos interligados denominado Grande São Paulo, é uma consequência da concentração industrial, mas não o traço definidor de sua natureza. Nem todas as aglomerações urbanas conurbadas ganham caráter metropolitano, ainda que na linguagem corrente tenda-se a fazer sinônimo dessas duas coisas.

Analisando a formação da metrópole do ângulo da geografia urbana, Juergen Langenbuch (1971) situou entre 1915 e 1940 o "início da metropolização" de São Paulo e, a partir desse ano, a "grande metropolização recente". Mas isto é objeto de outra discussão, distinta da que moveu o desenvolvimento deste trabalho. O objetivo, aqui, era investigar a natureza das relações que conferiram este caráter a São Paulo e evidenciar que a formação da metrópole e o desenvolvimento da rede urbana paulista são partes complementares e indissociáveis do mesmo processo histórico.

A equação do desenvolvimento urbano paulista – cidade, metrópole e estado de São Paulo

A base territorial onde se constituiu a acumulação industrial nascente concentrou-se na Capital, com algumas extensões para certos núcleos urbanos da metade Leste do estado. As razões para que determinadas cidades tenham se industrializado teriam que ser melhor avaliadas em estudos particulares, mas certamente entre elas incluem-se: porque ofereceram melhores condições para a inversão industrial (mercado local, disponibilidade de energia ou de matéria prima, abundância de força de trabalho), porque nelas se acumularam excedentes graças a uma localização estratégica, porque os agentes aí estabelecidos carregaram para sua base do Leste a riqueza auferida com o café de suas fazendas do Oeste.

O aprofundamento da divisão social do trabalho pelo qual se deu o processo de transição assentou-se na articulação entre a parte mais velha da rede urbana situada no Leste, cujas cidades se desenvolviam (e algumas se industrializavam), e a parte mais nova dessa mesma rede, que foi se

constituindo à medida que avançou a ocupação do Oeste, cujas cidades surgiram e cresceram num trajeto distinto daquele verificado nas zonas velhas do café (conforme ilustrado pelos casos de Rio Claro e de Marília).

De fato, a relação a ser considerada não pode ser referida como sendo simplesmente entre a Capital e a rede urbana e vice-versa; trata-se de uma relação mais complexa, de reciprocidade múltipla: entre as duas partes do sistema urbano e entre elas e a Capital. A região paulista que se industrializou foi a parte mais antiga do sistema urbano, mas foi a parte nova que permitiu potencializar a diversificação agrícola que contribuiu para sustentar o crescimento industrial e urbano do estado de São Paulo.

Durante a expansão urbana ocorrida até o final do século o complexo cafeeiro articulou dentro de si a acumulação mercantil e o surgimento do capital industrial. A mesma base territorial – a porção Leste do território paulista – acolheu os dois processos: a acumulação mercantil que se diversificava e a acumulação industrial que nascia.

Ao estender-se o desenvolvimento urbano para o Oeste, *operou-se uma diferenciação na relação entre o processo de acumulação e a base territorial em que ele se assentava*: a acumulação industrial se enraizou na porção mais antiga da rede urbana, enquanto a acumulação mercantil continuou se expandindo tanto na base territorial já constituída (no Leste) como na continuação da ocupação do território que dava extensão à rede de cidades.

De fato, o que movia a economia paulista nesse período era o café e era ele que impulsionava a ocupação do território e a urbanização do Oeste. Mas, ao isto acontecer – sendo as características desse movimento as que analisamos – a incorporação do Oeste resultou não só na produção cafeeira que era a sua razão de ser, mas significou reunir elementos que favoreceram sobremaneira o desenvolvimento da indústria paulista. Portanto, a acumulação mercantil do Oeste alimentou a acumulação industrial do Leste não só pelos altos lucros da cafeicultura mas também pelas demais razões assinaladas.

De modo mais específico, o Oeste serviu à acumulação industrial nascente pelo fornecimento de matéria-prima e abastecimento alimentar, pela incorporação de meios de produção ao sistema, pela produção antecipada de um exército industrial de reserva, além de toda a trama de relações sociais com que se articulava ao Leste. A base produtiva do sistema se estendeu

progressivamente no Oeste, mas a acumulação industrial se fez concentradamente na porção Leste do estado.

A acumulação mercantil moveu o avanço dos trilhos ferroviários, o loteamento das terras, a imigração estrangeira, a migração nacional. Mas as ferrovias passaram a transportar também mercadorias que não apenas café, e os migrantes passaram a trabalhar também nas indústrias. A urbanização do Oeste viabilizou e trouxe novos elementos para a acumulação urbano-industrial do Leste e esta, por sua vez, se desenvolveu impulsionando a expansão urbana para frente (no Oeste).

Houve uma progressiva redefinição das relações que soldavam o sistema urbano paulista em decorrência do início do processo de industrialização; a divisão de trabalho interregional adquiriu nova determinação, emanada do capital industrial. Isto determinou uma forma específica de inserção das regiões do Oeste Pioneiro no conjunto da divisão do trabalho. Esta deixou de ser solidariamente homogênea, como o era no início da acumulação cafeeira para todo o território paulista alcançado pelo complexo, e se tornou nitidamente diferenciada: a acumulação industrial acabou por determinar para o Oeste do estado um desenvolvimento subordinado ao do núcleo territorial da acumulação.

A divisão *regional* do trabalho, sob o capitalismo industrial, tem sempre uma dose de subordinação – não de frações do território a outras, mas como dimensão territorial do próprio processo de desenvolvimento do capital. No capitalismo mercantil cafeeiro estabeleceu-se uma relativa hierarquia entre as cidades, despontando certos centros regionais para os quais eram canalizados os fluxos mercantis, mas não a subordinação de regiões umas às outras. Foram centros mercantis assim formados – Campinas, Sorocaba e outros – os que reuniram condições mais propícias para o surgimento da indústria interiorizada paulista.

Enquanto o capital mercantil cafeeiro esteve na vanguarda da acumulação, seu poder urbanizador foi poderoso e geral onde vigorou. Ao superá-lo na vanguarda da acumulação, o capital industrial suplantou-o também na determinação do processo de urbanização: seja na capacidade de induzir a concentração de capital e de população em cidades, seja na transformação do meio urbano já constituído. Durante o período de mutação do complexo cafeeiro, do começo do século até a crise do final dos anos 20, vigoraram essas

duas ordens de determinação; a criação de indústrias no Leste e o impulso à incorporação econômica e urbana do Oeste foram dois lados de um mesmo processo, que os articulava.

O capital mais desenvolvido, de natureza mais moderna, produz transformações mais profundas e intensas na região onde se concentra – e, portanto, uma específica urbanização, mais moderna – sendo as demais regiões, onde está sediado o capital menos desenvolvido, objeto de um desenvolvimento urbano menos intenso e relativamente mais atrasado – *atrasado* em relação à *modernização capitalista* alcançada nos núcleos da acumulação mais avançada.

Isto não se refere à maior produtividade, porque o capital mais produtivo não tem por correspondência necessária um maior estímulo à urbanização. A referência é ao capital de natureza mais desenvolvida, cuja reprodução tem maior dinamismo: requer e induz maior densidade de relações (ou encadeamentos) com outros segmentos produtivos e com atividades urbanas do setor terciário e, portanto, traz consigo uma capacidade de multiplicação de formas de inversão capitalista complementares. O desenvolvimento do capital cria e amplia espaços para a sua acumulação e assim desenvolve as cidades que, por sua vez, ganham maior densidade capitalista, constituídas por um conjunto de capitais cuja reprodução se reforça mutuamente.

Utilizei no capítulo 2 o conceito de *ambiente construído*, com base em Harvey (1978), para analisar o sistema urbano estruturado através do desenvolvimento do complexo cafeeiro como um amplo ambiente construído pelo capital e para o capital – pelo capital cafeeiro para si mesmo, mas apto também a acolher o capital industrial.

No capítulo 3, onde discuti aspectos da transição que se operou na economia paulista e na forma de desenvolvimento urbano nas primeiras décadas deste século, apresentei os casos de Rio Claro e de Marília para demonstrar a diferença que se processou na construção desse *ambiente*: na estruturação material da rede urbana no espaço, na dinâmica interna das cidades, no ritmo e nas razões do seu crescimento, nas relações entre as cidades e o seu entorno.

A construção do ambiente urbano capitalista se dá em camadas, ao longo do tempo e da história, e em cada ponto do território o ambiente construído encontrado é a soma de várias etapas dessa construção. Em certos pontos do território, ficam preservadas partes inteiras da construção da etapa anterior; em

outros, a construção e reconstrução desse ambiente, pelo capital e para o capital, destrói pedaços inteiros originários de etapas anteriores. Além disso, mudam os agentes que o constroem e reconstróem.

Pode-se pensar deste ângulo o que ocorreu com as ferrovias paulistas (fruto da iniciativa privada), que acabaram por ser radicalmente substituídas pelas rodovias (iniciativa do poder público, a serviço do capital privado). Das vias férreas que remanesceram, algumas foram sucateadas enquanto outras foram renovadas e reincorporadas ao sistema, como as que hoje são utilizadas como meio de transporte metropolitano. A superposição de camadas é mais visível no interior dos núcleos urbanos. A metrópole paulista é um caso extremado de ambiente urbano sucessivamente construído e reconstruído, que no mais das vezes destrói o que remanesce de etapas anteriores.

À luz do que foi dito até aqui, vejamos como se encadeou o processo de urbanização no território, isto é, vejamos os passos da formação urbana paulista. Articulo acontecimentos já vistos, integrando-os numa mesma cronologia, e ao final discuto a relação entre esta periodização – a que a análise da formação urbana paulista conduziu – e aquela de referência, com base no processo de acumulação.

Conforme ressaltado por Caio Prado (1933), a posição estratégica da cidade de São Paulo, face à travessia da serra para o litoral e às características gerais do relevo paulista, conferiram-lhe o papel de centro do sistema de comunicações do planalto, onde se encontravam todos os caminhos (terrestres e fluviais) que fluíam pelo território paulista e seguiam para além de suas fronteiras. Fluxos de comércio diversos se estabeleceram por esses caminhos, fazendo expandir-se por eles o povoamento lentamente desde o século XVI, ao que se acrescentaram medidas do governo, fundando povoados para garantir a posse do território em mãos da Coroa portuguesa.

O território paulista era quase todo recoberto pela floresta e a rede de vilas na Província de São Paulo era relativamente acanhada, como o era igualmente a vila de São Paulo. Não houve uma atividade propriamente produtiva em desenvolvimento na província, até que fosse retomada a atividade agrícola que tivera início incipiente no litoral no século XVI, para exportação de açúcar. O renascimento da lavoura, no final do século XVIII, trouxe novo ânimo para o processo de povoamento. A substituição da cana-de-açúcar pelo

café, na primeira metade do século XIX, foi decisiva para que a atividade agrícola tomasse impulso e estimulasse fortemente o avanço da ocupação e povoamento do território.

No período em torno dos anos 1850 começou uma decidida movimentação dos cafeicultores para vencer as limitações impostas à cafeicultura pela escassez da mão-de-obra escrava e pelo rudimentar transporte em lombos de mulas. O ano de 1870 é apontado por Cano (1977) para demarcar a origem do complexo cafeeiro escravista, tomando por base a relação entre o início da operação das ferrovias e a expansão cafeeira no então "oeste paulista" (região de Campinas).

O ano de 1872 é indicado por Simões (1954) como o da segunda fundação da cidade de São Paulo, por um conjunto de mudanças que então se processaram na Capital. Em 1871 foi criada a Associação de Colonização e Imigração e em 1888 a Hospedaria dos Imigrantes, passos sucessivos na constituição de um mercado de trabalho sediado na cidade de São Paulo, uma vez que todos os imigrantes passavam por lá, eram ali contratados e a partir dela se distribuíam pelo Interior (Monbeig, 1955; Singer, 1968). Entre 1873 e 1890 concentraram-se na cidade estabelecimentos comerciais e financeiros de intermediação às atividades de exportação e importação (Cardoso de Mello & Saes, 1985). Entre 1875 e 1887 desenvolveu-se o setor bancário na Capital, constituindo-se aí um mercado de capitais (Simões, 1954; Singer, 1968).

O desenvolvimento da cidade de São Paulo foi impulsionado pela economia cafeeira que se expandia na Província (articulada pelo complexo econômico cafeeiro), graças à posição estratégica da cidade no território e ao que Caio Prado chamou de "sistema São Paulo - Santos" – o qual se estabeleceu com o açúcar, as mulas e a Calçada do Lorena no final do século XVIII, se reciclou graças à ferrovia Santos-Jundiaí em 1867, e se desenvolveu a pleno vapor após 1892 com a construção do cais da Cia. Docas de Santos.

O volume da população da cidade de São Paulo duplicou entre 1872 e 1890 e quadruplicou entre este ano e 1900, passando a representar 10,5% da população estadual. Do nono lugar que ocupava na ordem de tamanho das capitais brasileiras ascendeu ao segundo, antecedida apenas pela Capital Federal. Nesse desenvolvimento criaram-se condições e oportunidades para a diversificação de capitais originários do complexo cafeeiro, resultando num

desenvolvimento industrial também aí concentrado e na definição de seu papel como metrópole, sede das atividades urbanas mais capitalizadas e da gestão comercial e financeira da economia cafeeira.

Cardoso de Mello (1982) define o período entre 1870 e 1888 como de crise da economia colonial e emergência do trabalho assalariado e o período entre 1888 e 1933 como de nascimento e consolidação do capital industrial. Cano (1977) considera que a partir de 1886 o complexo cafeeiro assume característica predominantemente capitalista e situa a gênese do capital industrial no período entre 1881 e 1894, quando teve origem cerca de metade do capital industrial recenseado em 1907.

O recenseamento industrial de 1907 revelou que uma certa porção da indústria paulista estava estabelecida no Interior, em cidades que haviam se desenvolvido com base principalmente nas lavouras de cana-de-açúcar, café e algodão, todas inseridas na malha ferroviária e, dentre elas, alguns tradicionais centros comerciais e importantes nós de entroncamento de diferentes vias de comunicação.

Cano indica o período de 1886 a 1913, descontados os anos da crise entre 1897 e 1904, como de nascimento propriamente da indústria em São Paulo, quando as "altas margens de lucro no auge cafeeiro e moderadas durante a crise (devido à alta produtividade das zonas pioneiras) permitiram alta taxa de inversão na indústria paulista, superando largamente a do restante da nação" (Cano, 1985: 61-62). Entre 1914 e 1918, quando a guerra criou impedimentos para o comércio exterior, "São Paulo era a região onde a indústria e a agricultura mais haviam se desenvolvido e diversificado. Por isso, os mercados periféricos da nação foram, em certa medida, abastecidos pela economia de São Paulo" (Cano, 1985: 62).

No primeiro item deste capítulo sumariei o estágio da ocupação do território paulista em torno de 1907, mas vale ressaltar que a sobrevida conquistada para o complexo cafeeiro após a crise promoveu alguns rearranjos do desenvolvimento urbano no território. Ao se adiantarem no território nas duas primeiras décadas deste século, as ferrovias incorporaram novas mercadorias e matérias primas ao seu fluxo de tráfego; estimularam a produção e o desenvolvimento urbano não só pela criação de novas cidades, mas também por abastecer e dar vazão à produção de todas as cidades que iam ficando entre a

Capital e a franja pioneira, o que alimentou o crescimento de centros mercantis regionais distribuídos pelo território. O fracionamento de velhas propriedades cafeeiras no Leste, e conseqüente crescimento do número de pequenos produtores, criou novos vínculos entre meio rural e meio urbano; e a ocupação do Oeste já de início passou a contemplar lotes para pequenas propriedades e necessidades urbanas de pequenos produtores.

Novo patamar de desenvolvimento se instaurou no estado de São Paulo quando a Capital adquiriu a natureza de metrópole comandante da transição. Na primeira década e meia deste século o boom industrial nela concentrado foi simultâneo a uma mudança radical da base social, econômica e territorial do que era o Interior paulista. As ferrovias multiplicaram sua extensão de 3,4 mil quilômetros para 6,3 mil – um acréscimo de 87% à extensão de seus trilhos! – originando com isto condições extremamente favoráveis para o quadro que se criou em São Paulo, de corrida para o Oeste, quando o governo estadual assumiu o controle da política de defesa e sustentação da cafeicultura nos anos 20.

As décadas de 1910 e principalmente de 1920 caracterizaram-se por dois movimentos de expansão complementares: um *extraordinário desenvolvimento industrial, concentrado na Capital*, e um extraordinário avanço das frentes pioneiras no Oeste, que resultou em *notável extensão do território urbanizado e economicamente ocupado* no estado de São Paulo. Em 1909 contavam-se 161 municípios no território paulista; nos anos 10 foram criados 31 novos e nos anos 20 mais 53 outros – o que significou um acréscimo de mais de 50% à rede paulista de municípios!

Não deve passar despercebido o fato de ter sido entre as duas crises do café – a de 1897 e a de 1929 – que se deu tal desenvolvimento. Ao mesmo tempo que se iniciava a indústria na Capital, a elite paulista se movia para garantir a continuidade da cafeicultura, garantindo-lhe uma sobrevivência através do acordo firmado em 1906 entre o governo federal e os estados produtores. Contraditórios ou não os interesses, o comando político da transição – sediado na Capital – incluía garantir as duas frentes do desenvolvimento paulista: a indústria concentrada na cidade de São Paulo e o café conquistando o território.

Foi a soma entre a expansão da indústria na Capital e o avanço da urbanização e ocupação agrícola do Oeste – processos articulados estrategicamente nesse período – que permitiu o salto no desenvolvimento

paulista ocorrido nos anos 30, apesar da crise: a expansão do algodão deu auto-suficiência em matéria-prima à indústria paulista e nova trama de relações foi instaurada pelo capital industrial no Interior – quando grupos industriais sediados na cidade de São Paulo estenderam suas malhas para o resto do território, não só no Leste já industrializado, mas incorporando à base territorial da acumulação industrial cidades do Oeste como Presidente Prudente, Marília e outras. Nova trama de relações se irradiou pelo sistema urbano, renovando e modificando a natureza dos fluxos que o soldavam.

Mais uma vez, na década de 30, dois desenvolvimentos complementares ocorreram no estado de São Paulo: a progressiva nitidez da configuração de uma aglomeração urbano-industrial metropolitana (com a indústria dos municípios periféricos crescendo mais que a da Capital) e a difusão do capital industrial no Interior paulista estabelecendo novos fluxos de relações interligando o sistema urbano. Complementares em que? Em atribuir à divisão social e territorial do trabalho no estado de São Paulo um novo patamar: o capital industrial assumiu a hegemonia no processo de acumulação e o Oeste, que antes dava base territorial exclusivamente ao capital mercantil (e cooperava para o desenvolvimento urbano-industrial), foi incorporado à base territorial da acumulação industrial.

Usando uma figura, é como se entre as duas crises cafeeiras a acumulação de capital tivesse se realizado através de um movimento centrífugo no território paulista – o capital mercantil expandindo-se na borda Oeste e o capital industrial na borda Leste. Nos anos 30 as duas bordas se integraram, pela expansão do capital industrial também para o Oeste – subordinando o capital mercantil e avançando pelo território, tendendo a refundi-lo num mesmo e único conjunto, renovado.

Alcançada a autodeterminação do processo de acumulação propriamente industrial, logo mais a industrialização pesada produziria novo movimento de fluxo e refluxo. Primeiro, acentuou-se notavelmente a concentração industrial na metrópole; mas, enquanto isso, foi reforçado o desenvolvimento urbano e industrial do Interior, inclusive por ser necessário para a expansão integrada do conjunto. E a desconcentração relativa da indústria metropolitana, processada nos anos 70, encontrou no Interior base firme para se desenvolver e refluíu de novo pelo território (agora em outra escala e bem mais desenvolvida), renovando

mais uma vez as relações no sistema urbano – a indústria urbana concentrada no Leste e a agro-indústria dispersa no território, inclusive no Oeste.

Uma primeira conclusão é evidente: a cidade-metrópole de São Paulo e o Interior paulista sempre cresceram de modo solidário e integrado. No curso do tempo, o crescimento de um trabalhou para o crescimento do outro, contrariando a expectativa de Cardoso de Mello & Saes (citada no item anterior) de que a concentração industrial na Capital jogaria no sentido contrário da diferenciação das atividades urbanas do Interior paulista. São desenvolvimentos complementares: a rede estimula o centro e o centro devolve à rede os frutos desse estímulo. Há hierarquias de subordinação, competição e obviamente conflitos e contradições, como sempre os há no desenvolvimento capitalista. Mas o fato fundamental é que o núcleo metropolitano e o Interior paulista formam um par integrado e indissociável.

A segunda conclusão diz respeito à periodização. Afirmei na Introdução que periodizar o processo de urbanização implica articular processos particulares, que decorrem em ritmos distintos e diferenciados regionalmente. A análise realizada só fez reforçar a noção da dificuldade de periodizar tal processo.

Mas vejamos a que conclusões cheguei quanto à eficácia da periodização da acumulação para explicar a urbanização paulista. Comentarei primeiro a periodização de Cardoso de Mello, à luz do que vimos acima. Usando o critério de demarcar estágios progressivos de desenvolvimento de um processo de acumulação especificamente capitalista, teríamos quatro períodos: 1) o povoamento inicial do território, desde 1532 até 1886/88, quando a atividade paulista não tinha essa característica; 2) o do nascimento e consolidação do capital industrial, de 1888 a 1933 (que pode ser equiparado ao do complexo cafeeiro capitalista, fixado por Cano entre 1886 até a crise de 1929-33); 3) o de industrialização restringida, de 1933 a 1956/61; 4) o de industrialização pesada, a partir desta data até o presente. Mas, confrontado com aquela cronologia em que se integram o movimento de desenvolvimento da Capital e o do Interior, a periodização acima perde a nitidez. Vejamos porque.

A industrialização restringida, a partir de 1933, revela-se na intensificação do crescimento industrial na Capital e principalmente nas cidades industrializadas do interior, que traz consigo uma mudança nas relações que

interligam o sistema urbano. Isto é uma novidade, que dá continuidade mas intensifica e complementa – e portanto modifica – o processo que vinha se desenrolando. Contudo, no que diz respeito ao desenvolvimento urbano, ao mesmo tempo que é uma novidade significativa, por outro lado não configura exatamente um marco de inflexão nas tendências vigentes mas, muito mais, uma aceleração e complementação de um movimento iniciado no começo do século: a estruturação de uma urbanização capitalista também no Oeste do estado. De fato, a década de grande mudança foi a de 1920, não a de 1930 – foi a grande mudança dos anos 20 que permitiu a complementação do processo ocorrida nos 30. E os anos 20, por sua vez, intensificaram e deram continuidade a um movimento originado no início do século.

Da perspectiva desta análise, eu inverteria a ordem dos fatores: não é a mudança na dinâmica da acumulação que explica o processo de urbanização, mas é este – expressão do desenvolvimento da divisão social do trabalho – que cria condições que possibilitam a mudança. Foi graças à específica divisão de trabalho estabelecida progressivamente no território paulista *desde o começo do século* que pôde se processar a passagem para um patamar superior de acumulação. Se não houvesse tal organização sócio-econômica e territorial da produção no estado de São Paulo, a crise de 29 não poderia ter sido sucedida por este avanço no processo de acumulação. E tudo leva a crer que o ponto estratégico em que começou esta mudança rumo à modernização do Interior tenha sido o momento em que a cidade de São Paulo assumiu o caráter de metrópole comandante da transição.

A dinâmica da acumulação deslocou-se da primazia do café para a da indústria não só pelas razões econômicas apontadas por Cano e Cardoso de Mello, mas *também* porque as bases para esta transição estavam dadas: não apenas pelo complexo econômico, mas pela estrutura social e material criada no estado de São Paulo através do específico processo de urbanização desenvolvido.

A industrialização pesada, por sua vez, a partir de 1956/61 deu continuidade e intensificou um processo de concentração industrial e populacional – na cidade de São Paulo, no seu entorno e em certas cidades do Leste – que *ao final dos anos 30* estava configurado e que nos anos 40 e 50 se desenvolveu.

Do ângulo econômico, o que caracteriza a industrialização pesada é a mudança na estrutura industrial e o fato de reintegrar em novo patamar a economia paulista e a nacional. Mas isto se fez, novamente, através de um específico desenvolvimento urbano, isto é, de uma enorme mudança nas cidades e de uma reorganização do sistema urbano paulista – modernização da agricultura, esvaziamento populacional do campo pela migração para os centros urbanos regionais e sub-regionais, concentração industrial e populacional na metrópole e rearticulação material, social e econômica da rede de cidades. O aceleração na integração do mercado (de trabalho, de bens e de serviços), condição necessária para o desenvolvimento da industrialização pesada, fez-se através de nova e mais ampla articulação do sistema urbano paulista ao nacional, que neste processo também se transformou.

Então vejamos: há um certo desacordo entre a periodização da acumulação e a periodização da formação urbana paulista. Cardoso de Mello e Cano indicam como ponto inicial da mudança o nascimento do capital industrial, ocorrido na segunda metade dos anos 1880. Entretanto, vimos que tanto para a expansão urbana paulista como para o desenvolvimento da cidade de São Paulo, a data-chave da mudança é o início da década de 1870. Ou seja, o processo de urbanização tem ritmo e natureza diferentes dos do processo de acumulação. E, conforme esta análise revela, o primeiro cria condições para o segundo. Assim foi na acumulação cafeeira, assim foi na acumulação industrial restringida, e igualmente na acumulação industrial autodeterminada.

Mais precisamente, há uma relação recíproca e circular entre os dois processos: o desenvolvimento urbano criou condições para desenvolver-se uma acumulação cafeeira que, por sua vez, estimulou a expansão urbana; instaurado um certo patamar de acumulação, o desenvolvimento urbano reestimulado ampliou condições para a acumulação, que após certo tempo ascendeu a novo patamar, sob a hegemonia da indústria mas não ainda suficiente para o capital industrial ter garantida sua autodeterminação; sob esta nova determinação, novamente o desenvolvimento urbano foi estimulado e deu origem a novas condições para a acumulação, que viabilizaram a conquista da autodeterminação pelo capital industrial – o que faz supor que o processo seguirá assim sucessivamente, em direção a patamares mais desenvolvidos do processo de acumulação. Isto faz sentido, pois *é o trabalho que gera a acumulação* e esta,

por sua vez, determina mudanças na pauta do trabalho; tais mudanças vão se somando, cumulativamente, até que sejam suficientes para configurar um novo padrão de acumulação¹⁷.

É este mesmo movimento que explica a relação de fluxo e refluxo entre o Interior e a Metrópole, já que esta é o núcleo territorial onde se concentra a acumulação (e sua gestão) e, portanto, de onde emanam mudanças na organização social do trabalho em que se assenta o padrão de acumulação – estas, uma vez consolidadas em sua área de influência, revertem de novo para uma mudança na metrópole; e assim sucessivamente. É, vista de outro ângulo, aquela dimensão territorial do próprio processo de desenvolvimento do capital, já referida, que implica a subordinação do desenvolvimento de umas áreas ao desenvolvimento de outras.

Então, pensando-se na articulação entre o desenvolvimento urbano paulista (indicado páginas antes) e o desenvolvimento da acumulação, qual seria o ponto de mudança estrutural – 1933 ou 1956/61?

Onde demarcar a grande mudança? 1933 demarca o ponto a partir de quando o capital cafeeiro foi subordinado ao capital industrial e se definiram os traços contemporâneos do quadro urbano paulista: o crescimento industrial nos municípios periféricos à cidade de São Paulo configurando a formação da metrópole industrial, o Oeste incorporado à base territorial do capital industrial, a natureza e o ritmo da indústria liderando o desenvolvimento urbano em geral. 1956/61 demarca o ponto a partir de quando se acelerou este processo, já delineado nos anos 30 e desenvolvido nos anos 40 e 50, mas agora com um traço novo: a autodeterminação do capital, que revolucionou a organização social e econômica de São Paulo e do país pela intensidade, escala e velocidade das mudanças (uma das quais foi a intensa mobilização da população no território e sua crescente mudança para as cidades).

O que é mais significativo – a mudança de *escala* indicada pelo segundo marco ou a mudança de *natureza* indicada pelo primeiro?

Acrescentemos à discussão outros elementos. Do ângulo do desenvolvimento urbano, a grande mudança associada à industrialização pesada é a extraordinária concentração urbano-industrial metropolitana e o caráter

¹⁷ Naquele período, a mudança de patamar da acumulação incorporava trabalho. A tendência contemporânea é inversa e presenciamos hoje precisamente isto: parte da crise social urbana de hoje deve-se à mudança que ora ocorre no patamar da acumulação.

socialmente excludente que seu crescimento adquiriu. Contudo, este caráter foi obra do regime político pós-64, que centralizou o poder e os recursos no Executivo Federal, adotou uma política econômica concentradora de renda e restringiu a liberdade de organização e os direitos de cidadania, com óbvios efeitos na configuração material do meio urbano e na sociabilidade aí criada. O meio social urbano desenvolvido a partir daí foi constrangido por essas determinações, as quais conformaram o desenvolvimento social e urbano sob a industrialização pesada, deixando pesado ônus social (agravado pela crise econômica dos anos 80) cujos efeitos estão presentes até hoje nas cidades brasileiras e, particularmente, na metrópole paulista¹⁸.

Por outro lado, vejamos a progressão no crescimento da metrópole. Considerando o acréscimo populacional no estado de São Paulo em cada período intercensitário, a metrópole foi responsável pela proporção de 8% desse incremento entre 1920 e 1940 e seguiu na seguinte progressão: 10% do acréscimo populacional do estado em 1940-50, 12% em 1950-60, 14,5% em 1960-70 e 17% em 1970-80, depois do que a participação da metrópole no crescimento da população paulista diminuiu para 10% em 1980-90. Ou seja, o pico foi na década de 70, mas a progressão começou a se acelerar em 1940 (dados em Negri, Gonçalves & Cano, 1988 e Martine, 1995).

Dado o grande volume absoluto da população (total) da metrópole, as taxas geométricas anuais de crescimento dão uma indicação menos precisa, mas mostram o pico na década de 50: 5,4% (1940-50), 6,0% (1950-60), 5,4% (1960-70), declinando para 4,4% em 1970-80. Comparadas às taxas de crescimento da população total do estado, as diferenças a mais para as taxas da metrópole são de 3 pontos percentuais na década de 40, de 2,5 na de 50, de 2,3 na de 60 e de 1,0 na de 70. Ou seja, a década em que o ritmo de crescimento da metrópole mais se distanciou do ritmo do estado foi na década de 40; isto porque ao mesmo tempo que a metrópole cresceu também o estado, no seu conjunto, se urbanizou crescentemente.

Os dados acima não são nada conclusivos. Sabemos, entretanto, que foi depois dos anos 60, e particularmente nos 70, que as condições sociais da vida urbana se degradaram mais flagrantemente, não só na metrópole mas também

¹⁸ A escala e velocidade da concentração urbana metropolitana, somadas às medidas do regime pós-64, aprofundaram radicalmente a desigualdade social pré-existente no desenvolvimento urbano – veja-se entre outros Kowarick (1979), Maricato (1996), Rolnik (1997), Bonduki (1998).

nas cidades do Interior paulista que se industrializaram ou que acolheram fortes fluxos migratórios originários do meio rural (Camargo & outros, 1976; Gonçalves & Semeghini, 1988). E isto foi devido não apenas à industrialização pesada, mas ao modelo de desenvolvimento instaurado no país a partir da década de 60, que se agravou na de 70.

Com isto chegamos a quê? Primeiro, que não é a concentração metropolitana que nos esclarecerá o corte: a concentração populacional vem progredindo desde os anos 40, corroborando a periodização de Langenbuch (1971), e tampouco a concentração industrial é esclarecedora pois, como vimos, vem desde antes dos anos 40. O corte deverá ser feito não pela mudança de escala da metrópole, mas pelas mudanças estruturais que ocorreram na ordem econômica e social, trazidas pela industrialização pesada – o que nos conduziria ao marco de 1956/61. E, quanto a isto, a evolução no grau de urbanização da população paulista é mais eficaz como indicador: 36,7% (1934), 44,1% (1940), 52,6% (1950), 62,8% (1960), 80,3% (1970), 88,6% (1980) e 92,8% (1991).¹⁹

Entretanto, fica evidente também que a industrialização pesada, sozinha, não é suficientemente explicativa, uma vez que os marcos sociais e políticos em que se deu a divisão social do trabalho a partir dela – radicalmente diversos dos de antes – foram determinados pelo modelo de desenvolvimento social implantado nos anos 60. Isto nos leva à necessidade de agregar ao marco da acumulação um outro, referido à divisão social do trabalho.

A que conclusão conduz este raciocínio? A que o critério de corte, definidor de uma mudança estrutural, deve ser a combinação de ambos – o da acumulação e o da divisão social do trabalho – ou seja, vemo-nos de volta à idéia (discutida na Introdução) de que o *padrão social da acumulação* seria o critério mais significativo para demarcar mudanças estruturais no processo de urbanização e na forma particular de desenvolvimento das cidades.

Adotando-se este critério – uma periodização baseada no padrão social da acumulação – poderíamos formular os seguintes períodos na *formação urbana paulista*, com base na análise aqui realizada:

¹⁹ Como referência, note-se que em 1980 nenhum estado brasileiro (excetuados o do Rio de Janeiro e o Distrito Federal por razões óbvias) a população de nenhum estado brasileiro alcançava 70% de grau de urbanização.

1) *Comunidades relativamente desarticuladas*, de 1532 a 1870: período de um povoamento relativamente lento, caracterizado pela exploração do território e por atividades mercantis diversas.

2) *Estruturação de uma sociedade pautada por relações mercantis, relativamente urbana mas de base agrária*, de 1870 a 1900: período em que se estruturou o complexo cafeeiro (inicialmente escravista) através de uma articulação e ampliação da rede de cidades na metade Leste do território paulista; do desenvolvimento do complexo (econômico e urbano) cafeeiro brotou o capital industrial, tendo a gestão deste processo conferido à cidade de São Paulo o caráter de metrópole comandante da dinâmica de crescimento do sistema urbano.

3) *Transição para a sociedade urbano-industrial*, de 1900 a 1964: período definido pelo crescimento industrial na cidade de São Paulo e em certas cidades do Interior, pela diversificação agrícola paralela ao café e pela ocupação da porção Oeste do estado, o que significou a ampliação da base de meios de produção (terra, trabalho e capital) e de ambiente construído para o capital, com um correspondente desenvolvimento da divisão social do trabalho, que adquiriu características nitidamente capitalistas – movimentos que se estimularam reciprocamente e convergiram no sentido da transformação das relações sociais e do provimento de condições para desenvolver-se uma produção especificamente capitalista. Este período seria composto por três sub-períodos:

a) *Mutação do complexo cafeeiro*, de 1900 a 1929/33: quando se inverteu a relação de determinação entre o complexo cafeeiro e a cidade de São Paulo e a cidade-metrópole passou a ser a sede do comando da transição da acumulação cafeeira para a acumulação industrial e, conseqüentemente, sede de comando também da expansão da rede urbana e do desenvolvimento diferenciado das cidades no Leste e no Oeste. Desenvolveu-se uma indústria em cidades do Leste beneficiadas pela inversão de excedentes originários do complexo cafeeiro e/ou de uma riqueza anterior: no vale do Paraíba, na região de Sorocaba e, nas regiões de Campinas e Ribeirão Preto, principalmente em cidades inseridas na rede articulada pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A acumulação industrial se desenvolveu graças, principalmente, à indústria concentrada em torno da cidade de São Paulo.

b) *Período em que vigorou um padrão social de acumulação industrial restringida*, de 1933 a 1956: quando se consolidou a concentração industrial e populacional em torno da cidade de São Paulo (na aglomeração industrial metropolitana) e, secundariamente, em certas cidades do Leste. Neste período o capital industrial estendeu suas raízes no território (inclusive pela rede de energia) e incorporou o Oeste à sua base territorial, subordinando o desenvolvimento dessa região ao do capital industrial concentrado no Leste e principalmente na cidade de São Paulo.

c) *Mudanças econômicas e políticas que determinaram a natureza da sociedade urbano-industrial formada*, de 1956 a 1964: período caracterizado pela implantação do Plano de Metas (1956/61), que instaurou nova ordem econômica (na qual se consolidou a concentração industrial em São Paulo), e pela mudança do regime político nacional em 1964, que instaurou uma ordem política e social rigidamente controlada e um específico modelo de desenvolvimento sócio-econômico – o que no conjunto determinou a configuração que o meio social urbano foi assumindo a partir daí.

4) *Sociedade urbano-industrial*, de 1964 até o presente: quando passou a vigorar um específico padrão social de acumulação autodeterminada, conformado pelas mudanças referidas acima. O desenvolvimento industrial concentrou-se fortemente no estado de São Paulo e, sob condições sociais e políticas determinadas, produziu intensa urbanização da população e reforçou a concentração industrial e populacional em torno da Capital e nas cidades do Leste. Este período seria composto por pelo menos dois sub-períodos:

a) *Regime militar autoritário*, de 1964 a 1985/88: definido por um desenvolvimento social excludente e vazio de cidadania, pela extremada concentração populacional na metrópole e por um crescimento urbano caracterizado de forma geral pela formação de periferias urbanas onde foi segregada a pobreza. Do ângulo territorial, é o período em que chegou ao auge a concentração populacional e industrial na metrópole; articularam-se a modernização urbana do Interior e o início de uma desconcentração relativa da metrópole; com o refluxo do crescimento industrial e populacional para o Interior, formaram-se aglomerações urbanas em torno dos principais centros industrializados.

b) *Transição para uma nova ordem social*, de 1985 até o presente: definido pela retomada do regime civil de governo, o primeiro ainda nos marcos políticos do regime pós-64 e os seguintes já nos marcos institucionais propostos pela nova Constituição Federal de 1988 (que alterou inclusive dispositivos relativos à distribuição e à gestão de recursos pelos municípios). Do ângulo territorial, esse período se caracteriza pela desconcentração relativa da metrópole e pelo crescimento industrial e populacional das aglomerações urbanas formadas no Interior. Entretanto, muitas mudanças estão em curso e a nova ordem econômica e social está ainda por ser mais claramente configurada.

Como não podia deixar de ser, os períodos da *sociedade mercantil relativamente urbana mas de base agrária* (em que se estruturou o complexo cafeeiro) e de *transição para a sociedade urbano-industrial* coincidem relativamente (ainda que variando na definição do seu início) com o que Cardoso de Mello definiu como o processo de *industrialização capitalista retardatária*. Na perspectiva do presente estudo, as condições para se desenvolverem forças produtivas capitalistas que permitissem constituir-se a industrialização tiveram por base a forma específica com que historicamente se desenvolveu a formação urbana paulista.

No conjunto, são dois os grandes marcos que definem períodos estruturalmente diferentes – não apenas no desenvolvimento urbano como ambiente material constituído, mas na *formação urbana paulista como processo social*: a estruturação do complexo cafeeiro, que expandiu a urbanização no território e deu origem à metrópole, e a industrialização pesada sob o regime pós-64, que revolucionou as condições gerais da produção e condicionou as relações sociais e políticas que estruturaram a sociabilidade urbana.

Aonde nos leva, finalmente, o argumento? De volta à hipótese que expus na Introdução deste trabalho, que retomo agora com o fundamento da exposição feita: o desenvolvimento urbano viabiliza o desenvolvimento econômico, dá base material e social para atividades econômicas se realizarem e desenvolverem; e, ao viabilizar um certo estágio de desenvolvimento econômico, cria condições sociais e materiais novas que permitem o avanço da economia para um estágio mais avançado de acumulação²⁰.

²⁰ Dependendo da forma como se desenvolve o meio urbano, são determinadas as condições sociais com que o sistema contará para entrar em novo estágio de desenvolvimento econômico. Grande parte dos problemas

Utilizando os termos da periodização cepalina, o complexo cafeeiro foi estruturado quando a economia agrário-exportadora caracterizava um desenvolvimento "para fora". Foi através do particular processo de urbanização paulista que a indústria operou a transição para um desenvolvimento "para dentro". O estado de São Paulo pôde operar a transição para um capitalismo nacional sob seu comando por razões que não são estritamente econômicas, mas *também* porque dispôs de um território amplo e agriculturável (diversamente do Rio de Janeiro), urbanizou-se de modo integrado (diversamente de Minas Gerais) e construiu uma articulação permanentemente renovada com outras regiões do país – através dos velhos e tradicionais caminhos naturais de ligação (ao longo dos quais também a indústria se situou) e de fluxos de comércio historicamente estabelecidos e continuamente reciclados. Deste modo, a indústria paulista contou desde seu início com o mercado da própria Capital, com o do Interior paulista e com o de outras regiões, o que possibilitou a conversão para um desenvolvimento "para dentro" sob seu comando.

A ação histórica dos agentes sociais foi tecendo simultaneamente a ampliação da rede de cidades, a transformação do meio social urbano e a transição para o capitalismo. Neste processo ocorreu a urbanização paulista, criando condições para constituir-se um modo de produção especificamente capitalista – tanto no que diz respeito ao capital (Cardoso de Mello, 1982), como no que diz respeito ao mercado (Furtado, 1976), que é do que trata a periodização cepalina.

Tomando por referência a análise de Wilson Cano (1985 e 1988) acerca da integração do mercado nacional e suas indicações sobre a relação entre esta e a urbanização brasileira, acredito que a hipótese referida acima possa ser frutífera para pesquisar a formação do Brasil urbano de hoje, numa análise que articule o percurso da formação urbana das diversas regiões brasileiras aos avanços progressivos da base territorial em que foi se enraizando o capital industrial no país. A industrialização pesada, ao mesmo tempo que determinou uma reorganização do sistema urbano paulista, determinou também a relativa integração de redes urbanas regionais gestadas por processos anteriores num sistema urbano nacionalmente articulado que materializasse a necessidade de constituição de um mercado nacional integrado. Parece-me que também neste

que o Brasil enfrenta hoje deve-se à forma social específica com que se desenrolou o desenvolvimento urbano na industrialização pesada.

caso a transformação urbana viabilizou o desenvolvimento econômico, agora em escala nacional.

Assim como o complexo cafeeiro incorporou áreas novas à base territorial da acumulação (áreas virgens ou previamente ocupadas), o capital industrial fez movimento assemelhado no país, embora em outra escala e de outros modos – não num processo sequente, mas em saltos descontínuos. Não apenas se rearticulou o sistema urbano como base de mercado, mas também foi ampliada a base territorial da indústria (e agro-indústria), desconcentrando-se a base territorial do capital – do Sudeste industrializado para áreas periféricas ao núcleo da acumulação. Primeiro foi incorporado o Nordeste ao território-base da acumulação industrial (através da Sudene), subordinado ao capital concentrado em São Paulo; agora são incorporadas áreas do Norte e do Centro-Oeste, através de articulações mais complexas, numa etapa mais desenvolvida da acumulação. E nova dinâmica se estabelece agora no desenvolvimento das regiões e o mesmo Nordeste atravessa novas transformações (Affonso & Silva, 1995; Pacheco, 1996).

Enquanto se processou a integração do sistema urbano e do mercado em âmbito nacional, processou-se também enorme avanço na organização geral do capitalismo, transnacionalizado e tendente a globalizar-se. Estamos em novo trânsito, agora bem mais desenvolvido, em meio a fenômenos novos que ocorrem em escala mundial – mudança tecnológica, reestruturação produtiva, cidades globais (Castells, 1989; Sassen, 1994). Há evidências de um redesenho das relações urbano-regionais tanto no estado de São Paulo como no país. Mais uma vez, é através do desenvolvimento urbano que se opera a mudança.

É por esta razão que é preciso formular com nitidez a problemática do desenvolvimento urbano e avançar na construção de um campo analítico próprio, específico, em que se busque equacionar a sua complexidade crescente. Espero ter demonstrado não ser o desenvolvimento urbano uma decorrência do desenvolvimento econômico mas sim o desenvolvimento do meio social e material que o viabiliza e, ao fazê-lo, prepara condições para o seu devir.

Considerações finais sobre a formação social do meio urbano paulista

Os anos 1870 são um marco nítido no desenvolvimento urbano paulista. Foi quando se desencadeou um processo, daí por diante sistemático e ininterrupto, de ocupação agrícola do solo paulista liderado pelo café e articulado a uma urbanização contínua do território, fruto da estruturação do complexo cafeeiro. Em outras palavras, os anos 1870 demarcam a definição das bases material e política de um processo de urbanização de nova natureza no estado de São Paulo, cujo desenvolvimento resultou na ocupação econômica do território paulista e deu origem à estrutura básica da sua rede urbana. Mas foi também o processo através do qual se deu a formação da sociedade urbana capitalista paulista, originada de uma mutação da sociedade rural escravocrata dentro da qual se estruturou o complexo cafeeiro.

Quase um século depois, os anos 1950/60 significarão novo marco igualmente claro: o desencadear do processo de industrialização pesada no Brasil mediante a complementação do parque industrial maciçamente concentrado em território paulista, principalmente em torno da cidade de São Paulo – particular concentração industrial e populacional, cuja sinergia viria a dar origem à maior e mais importante metrópole nacional. Nova mutação, de uma sociedade urbana recém-estruturada para a mais potente concentração urbano-industrial do país e da América do Sul.

São marcos nítidos porque demarcam um momento a partir do qual aparecem claramente fortes mudanças. Estas, no entanto, não surgiram da noite para o dia mas suas possibilidades vieram sendo engendradas por processos anteriores e encaminhadas por ações específicas de atores sociais particulares.

À primeira vista pareceria que a urbanização paulista foi expressão de um processo regional. Mas a urbanização de São Paulo sempre esteve ligada a processos nacionais; o modo como esses atores paulistas reagiram às injunções econômicas e políticas do desenvolvimento brasileiro, a cada época, foi definindo a peculiar configuração do percurso da urbanização e do desenvolvimento paulistas. Mesmo a cidade de São Paulo, que representou modesto papel de centro regional até que o café a catapultasse para o centro nervoso da economia nacional, era também o ponto de partida das Bandeiras, expedições articuladas à retaguarda da economia de exportação nacional.

Conforme a cafeicultura se desenvolveu, foi deixando de ser uma questão paulista para ser uma questão nacional, já que o café passou a ser o sustentáculo da economia mercantil exportadora brasileira a partir do século XIX. Mas, por ser cultivado também em outros estados (ou províncias), o café foi uma questão regional e não apenas estadual. Daí ter se conseguido o ajuste de forças expresso no Convênio de Taubaté, que deu uma sobrevida não só ao complexo cafeeiro paulista mas a toda a estrutura que sustentava a economia brasileira naquele momento.

E o redirecionamento de capitais do complexo cafeeiro para a indústria, ainda que tenha resultado da iniciativa empresarial paulista (dirigida sobretudo ao próprio mercado local), rapidamente resultou em efeitos que ultrapassaram os limites do estado dada a estrutura econômica mercantil estabelecida antes, pela divisão de trabalho interregional estabelecida através dos fluxos de comércio e de transporte criados pelas ferrovias e pelo porto de Santos (que por sua vez substituíram fluxos anteriores), reiterando mais uma vez a tradição mercantil que caracteristicamente animou a economia paulista.

O surgimento de indústrias – parte menor dispersa na rede urbana e parte maior concentrada na cidade de São Paulo – respondeu às necessidades do próprio mercado consumidor paulista: produtos para a agricultura e para a reprodução da força de trabalho (sacaria, tecidos para vestimentas, instrumentos agrícolas, alimentos básicos) e insumos para a construção civil e a habitação urbana, seja da Capital, seja do Interior (telhas, tijolos, ferro, cimento, vidro, móveis). A expansão para um mercado mais amplo fez-se como decorrência natural dos fluxos comerciais estabelecidos antes com outros estados, com base em processos de troca anteriores.

Não há ruptura aparente no processo histórico do desenvolvimento econômico paulista: processos se sucedem dando continuidade um ao outro e camadas de ambiente construído vão se superpondo. Visto *a posteriori*, é como se cada etapa fosse preparando a que se seguiu. É como se o olho paulista desde o início sempre estivesse posto no mercado: atento a qual mercado estava aberto e disponível a seu acesso, a cada época. Os atores sociais, fossem quais fossem em cada momento histórico, souberam enxergar que oportunidades econômicas oferecia o presente e mobilizar em função disso experiências adquiridas e recursos existentes, e também providenciar novos.

Wilson Cano nos esclarece que o complexo cafeeiro gerou uma acumulação interna, que permitiu uma diversificação de investimentos, que finalmente deu origem à indústria. Mas e antes? O que teria feito o papel de eixo condutor na economia paulista, das bandeiras até o café? O espírito empresarial da gente paulista percebendo qual o item econômico de que poderia se apropriar a cada momento para o seu enriquecimento pessoal?

É inevitável lembrar de Weber sugerindo a ética protestante como conformadora do espírito capitalista norte-americano e de Schumpeter assinalando a importância do empresário inovador. E a expansão urbana sempre subjacente às atividades paulistas traz à mente também as noções de contato e isolamento trabalhadas por Parsons, fazendo pensar na predominância em São Paulo de um contínuo e crescente contato social, interação urbana precoce fruto do também precoce impulso paulista à urbanização (não é por acaso que os autores que vêm à lembrança são uns que estudaram a formação da sociedade norte-americana – urbana e industrial, como a de São Paulo).

O fato de não ter havido no Brasil processos fortes e radicais de ruptura (como nos Estados Unidos da América do Norte), mas sempre um reiterado processo de acomodação negociada entre Nordeste agrícola-mercantil-tradicional e Sudeste urbano-industrial, contrapõe-se ao arrojo que sempre caracterizou a iniciativa privada paulista. O elemento amortecedor do conflito estaria no fato desta iniciativa privada estar lastreada pela propriedade da terra – traço comum a todas as elites da oligarquia nacional conforme ressalta Alice Canabrava?

Isto é verdade para o grande fazendeiro cafeicultor paulista; mas pode-se conjecturar, também, que tal iniciativa pode ter sido caudatária da tradição de iniciativa independente originária dos bandeirantes – a qual não se assentou exclusivamente na propriedade da terra. E a mesma iniciativa é encontrada depois nos imigrantes incorporados à população paulista: tanto os colonos do café que se transformaram em pequenos produtores agrícolas ou mesmo em grandes fazendeiros, como os comerciantes urbanos que se transformaram em empresários industriais.

Em São Paulo não foi a ética protestante mas a tradição mercantil mediterrânea portuguesa que norteou a atividade econômica (de forma diferente da que ocorreu no Nordeste); e vista por este ângulo a indústria paulista, em sua

origem, poderia ter nascido do intuito simples de produzir algo mais para comerciar.

O que distinguiu São Paulo do Nordeste? A fecundidade do solo e a fartura de água, combinada a qual produto tropical o mercado internacional demandou e a região respondeu, em circunstâncias históricas diferentes. Pode-se aventar a hipótese da contribuição de um fator cultural na origem dessa diferença. O uso do escravo índio pode ter trazido para São Paulo um componente cultural diferente do que o uso do escravo negro produziu no Nordeste. A despeito da literatura afirmar que o índio era menos forte e mais indolente (referindo-se ao trabalho agrícola) do que o negro, consideremos a questão de outro ângulo.

O negro africano foi transferido de seu habitat e fechado em senzalas. Mantido em comunidade (mesmo com as restrições que sabemos) de qualquer modo conseguiu resguardar sua cultura, mas cultivando-a e reproduzindo-a como uma cultura de resistência, que veio a poder se afirmar de fato principalmente após o fim da escravidão. A cultura africana teve muitos traços incorporados ao universo cultural brasileiro, mas sua presença como identidade social enraizou-se sobretudo nas regiões onde a população negra foi mais densa e numerosa: Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro.

O índio, ao contrário, em São Paulo não foi totalmente retirado de seu habitat (e os que foram encaminhados à lavoura deixaram na cultura brasileira influência semelhante à dos negros: na língua, na alimentação etc). Mas boa parte do uso que se fez do escravo indígena pôs a serviço do branco português o que o índio sabia fazer melhor: andar pelas matas, reconhecer caminhos, abrir trilhas na floresta, distinguir vegetais comestíveis, pescar, saber encontrar água. Segundo Canabrava, as bandeiras eram constituídas de uns poucos brancos e de um grande punhado de índios.

A falta de mulheres européias no início da colonização e a forte miscigenação mameluca na população paulista são ressaltadas no estudo demográfico de Maria Luiza Marcílio. Não teria tido isto uma influência sobre a cultura paulista? Isto é, ao invés de se manter como cultura de resistência, não teria a cultura exploradora indígena sido incorporada à cultura regional paulista, somando-se à cultura mercantil portuguesa? Não teria esta influência ajudado a conformar o espírito aventureiro e desbravador dos paulistas?

Segundo informa a bibliografia, a criação de povoados e de cidades nos séculos XVI, XVII e XVIII serviu principalmente para dar retaguarda aos avanços de exploração do interior; em algumas áreas, cidades foram fruto também de ditames do Governo-Geral para garantir a posse do território e protegê-lo de incursões espanholas. Muitas cidades mineiras foram fundadas por paulistas que se aventuraram como mineradores. E novas cidades resultaram do renascimento agrícola em São Paulo após o declínio da mineração, que encontrou primeiro no açúcar e depois no café um produto de exportação adequado ao mercado – de novo cidades dando retaguarda para o avanço no desbravamento do território, só que desta vez um avanço que deitou raízes firmes no solo.

Até a estruturação do complexo econômico cafeeiro nos anos 1870, a centralidade da cidade de São Paulo era relativamente débil, numa rede urbana que bem ou mal crescia a despeito de não se basear em nenhum recurso mais potente do que uma atividade comercial e de subsistência dando retaguarda à exploração do interior (que por sua vez dava retaguarda à economia de exportação).

É certo que até o advento do café as cidades paulistas eram relativamente pobres, mas tinham um traço específico: cidades criadas por aventureiros desbravadores do sertão. Ainda no século XX as cidades da franja pioneira no extremo oeste do estado também mostravam essa característica – em seu livro sobre o avanço da cafeicultura no Oeste Pioneiro, Monbeig insiste fartamente neste ponto (e eu mesma em pesquisa em Marília tive a confirmação disso).

De início, a associação com o indígena pode ter contribuído para reforçar o espírito nômade e aventureiro do homem português, que preferia desbravar o sertão em busca do que comerciar ao invés de manter-se sedentariamente cultivando o solo – não porque a terra não fosse fértil, mas porque sua fertilidade só foi efetivamente experimentada após o declínio da mineração, com a retomada das lavouras de cana-de-açúcar. A fecundidade da terra paulista só foi de fato revelada, claramente, pelo sucesso alcançado com o café.

O mercantilismo de origem portuguesa estaria, assim, na origem da transformação dos paulistas em cafeicultores – não agricultores tacanhos, mas

fazendeiros com o olho no horizonte largo do mercado internacional que despontava para o café. A lista dos grandes cafeicultores originais é composta por nomes cujas famílias, as chamadas "quatrocentonas", são descendentes em linha direta dos bandeirantes. Do mercado nacional restrito em que seus ascendentes comerciavam os índios, os cafeicultores alçaram-se para o mercado internacional através do café.

A força econômica promissora da agricultura mercantil não deixou lugar ao latifúndio improdutivo: ao invés de reserva estática de valor e fonte de um poder agrário conservador (como no Nordeste), a terra converteu-se em meio de produção capitalista e fonte de um poder urbano empreendedor. Instauradas relações capitalistas de produção numa agricultura articulada ao meio urbano, a indústria paulista não foi mais que uma decorrência: uma dentre outras tantas oportunidades urbanas apropriadas pela iniciativa econômica encontrada na história paulista, particularmente favorecida pelo contexto de um mercado urbano em expansão.

Terceira influência dominante na conformação da cultura paulista – que reforçou o frutificar das cidades – foi a do imigrante europeu que trouxe na bagagem a experiência radical de mudar de continente em busca de melhor sorte e, portanto, disposto a qualquer coisa para melhorar de vida. E contava não só com este grande empenho mas com a cultura instrumental européia do camponês disciplinado, do pequeno artesão e do comerciante urbano (lembre-se que a indústria e comercialização de laticínios foi introduzida em Rio Claro pelo imigrante alemão).

A lista dos primeiros industriais paulistas revela nos nomes a origem imigrante de boa parte deles; o mesmo acontece com a dos grandes comerciantes. E a força de trabalho que moveu a economia paulista sempre foi composta predominantemente por uma população migrada, originária de fora de São Paulo: primeiro, mineiros originários de atividades decadentes na província vizinha; depois, imigrantes estrangeiros; mais tarde, os milhões de migrantes nacionais originários do Nordeste e de todo o país.

A participação maciça do imigrante europeu na composição da população trouxe consigo uma característica forte de propensão à inovação e

mesmo de prontidão ao enfrentamento dos desafios econômicos ²¹. Não se trata de uma população que precisasse mudar e se reaculturar para que fosse possível instaurar-se relações sociais capitalistas (caso dos negros ex-escravos e da massa da população cafuza do sertão nordestino); trata-se de uma população originária de países onde o capitalismo era emergente e que trazia em si o embrião de relações sociais capitalistas, ainda que mercantis. Isto foi fundamental na formação urbana paulista no período do desenvolvimento do complexo cafeeiro, isto é, no período de formação de uma sociedade urbana no território paulista.

Vindo para o período mais recente, há que se considerar que o migrante nordestino que ajudou a construir a metrópole de São Paulo e a operar a indústria pesada era o mesmo indivíduo que em seu local de origem não encontrava oportunidades e parecia incapaz – principalmente de fazer o que em São Paulo veio a fazer, o que significa não só trabalhar, mas sobreviver: providenciar moradia e alimento, serviços, mobilizar-se em busca de recursos variados. O retirante nordestino chegou à metrópole originário da luta com condições primitivas de vida e ele mesmo, independente da grandeza pessoal que pudesse ter, primitivo na sua socialização e portanto na forma de se relacionar objetivamente com um universo urbano-industrial ordenado pela racionalidade complexa do capitalismo – mundo social absolutamente diverso daquele em que fora socializado.

Refiro-me ao migrante que chegou despreparado, vindo de uma experiência de vida rural (ou urbana muito simples), e que na metrópole em industrialização foi obrigado a se virar do avesso para sobreviver. Falo do fluxo de migração que alimentou o grande salto realizado pela metrópole nos anos 60 e 70: o migrante que moveu a indústria, a construção civil, os serviços, o crescimento urbano em geral. Refiro-me aos obstáculos que se apresentam quando é necessária uma reaculturação do indivíduo face a relações sociais complexas e desconhecidas.

Dois filmes nacionais trataram disto de forma definitiva: *A hora da estrela*, de Suzana Amaral, e *O homem que virou suco*, de João Batista de Andrade – filmes dos anos 70. São migrantes que chegam à metrópole e simplesmente não a entendem; atrapalham-se, são inadequados, sofrem, vivem

²¹ Característica também encontrada nos EUA, assim como na Argentina; é, de fato, uma característica de regiões do Novo Mundo cujo desenvolvimento coincidiu com o período em que transformações nos países europeus liberaram população para esses fluxos de imigração.

vicissitudes variadas. O personagem de J. B. de Andrade vira suco mas aprende a lógica instrumental da metrópole; percebe a dinâmica perversa das regras e sobrevive: converte-se em um cidadão metropolitano. A personagem de Suzana Amaral (e de Clarice Lispector, na origem) sucumbe; sua ingenuidade, pureza e simplicidade não encontram tradução compreensível para a dureza, a objetividade e a perversidade de interesses reinantes na metrópole: sem conseguir compreender, e portanto enfrentar a realidade, ela morre.

O Homem-Que-Vira-Suco é triturado; e nisto consiste seu aprendizado. Esses dois filmes expressam em belíssima linguagem o que os tratados de sociologia urbana procuram explicar. Usando a linguagem destes, resalto o que me parece definidor da urbanização paulista: instaurada uma sociedade urbana pelo complexo cafeeiro, cujas bases materiais capacitaram a Capital e seu entorno a acolher a industrialização pesada, o desenvolvimento urbano desencadeado por esta última por si reeducou o migrante aqui chegado.

O que quero dizer com isto? Que a complexidade urbana gerada na metrópole pela industrialização intensa e concentrada é a expressão mais cabal da complexidade da divisão social do trabalho em que o migrante deve se inserir e precisa apreender e incorporar. Parte da racionalidade objetiva é aprendida no trabalho – através das relações técnicas e formais a que é submetido no processo de trabalho e através do processo de socialização em que é inserido pelo contato social dentro da empresa. Outra parte é a cidade mesma que ensina. O que diferencia a metrópole de São Paulo do segundo grande centro urbano industrializado paulista que é Campinas? A heterogeneidade e a complexidade: heterogeneidade de sua população e de suas atividades, e complexidade da relação que articula esse infinito múltiplo de heterogêneos.

A complexidade da divisão social do trabalho se impõe ao morador da metrópole: ou ele a decifra ou não sobrevive (morre ou retira-se de volta). Por isto aqueles dois filmes são emblemáticos – o par assim os faz.

Onde nos leva o raciocínio? Ao seguinte: o complexo cafeeiro e a industrialização pesada não são apenas marcos de dois períodos distintos do processo de urbanização paulista mas demarcam *dois momentos distintos da formação social paulista*.

A urbanização pelo primeiro é predominantemente mercantil e a população se distribuiu no território conforme o lugar onde os fluxos diferentes

de migração encontraram a fronteira de ocupação e de povoamento. É possível mapear as raças e nacionalidades que se combinaram dando origem às cidades paulistas. É claro que depois essas populações se moveram, mas seu traço cultural deixou a marca singular com que nasceu e cresceu cada cidade do estado de São Paulo. E a Capital reuniu o conjunto completo da influência dos imigrantes.

A presença negra é mais marcante nas regiões que foram ocupadas quando predominava ainda a escravidão: do Vale do Paraíba até a porção central do estado, isto é, até a região que no século passado era considerada o "oeste paulista". Os italianos foram talvez os imigrantes mais dispersos, dada a sua constância nos fluxos migratórios, mas os japoneses, ao contrário, só chegaram quando as frentes de povoamento já tinham avançado bastante adentrando a metade Oeste do estado; juntaram-se sempre em colônias solidárias, de modo que há cidades no oeste de origem majoritariamente nipônica.

Este é um período anterior à existência de um mercado articulado nacionalmente (de trabalho, de bens ou de serviços) e anterior também a um sistema eficiente e rápido de comunicação. As relações de trabalho, o padrão salarial, o padrão de consumo e de alimentação, de educação etc eram definidos no circuito mais estreito das próprias cidades e, no máximo, da região em que se inseriam. Em 1935 Caio Prado podia falar ainda de desertos humanos mediando as regiões habitadas do estado de São Paulo e de como a região em torno da Capital era, "do ponto de vista humano, das mais primitivas":

"Num raio de muitas dezenas de quilômetros, é um quase deserto que se estende em volta da cidade; deserto pontilhado apenas por estas pequenas vilas e miseráveis povoados que são Guarulhos, São Miguel, Barueri, Cotia, Mbói, Itapeverica etc; (...).

As zonas florescentes do Estado, onde a ocupação humana se desenvolveu e prosperou, situam-se longe da capital. Em qualquer direção que parte o viajante, caminhará muito antes de atingir cidades ou núcleos importantes, regiões de um elevado nível humano. (...)

Natureza agreste, pobreza das terras e relevo acidentado, estão aí os fatores que isolaram São Paulo neste largo círculo de desertos." (Prado Jr, 1977: 111).

A industrialização pesada, soldou a metrópole não só pela concentração urbano-industrial, mas pela complexidade da divisão de trabalho instaurada e consequente heterogeneidade social que lhe conferiu; depois, disseminou a modernidade urbana pelas cidades do interior paulista. Também, dado o modelo

de desenvolvimento implantado, atribuiu um padrão novo à vida social urbana: marcado pela desigualdade extremada e pela segregação urbana dos excluídos da renda. Mais uma vez, produziu-se força de trabalho com gente vinda de fora, agora originária dos outros estados do país e do próprio interior paulista.

Diversamente do outro, este período é marcado pela configuração do mercado nacional e de um sistema crescentemente eficiente de comunicação; e, na república pós-Getúlio, a federação criou também novo formato institucional. Tudo passou a ser negociado – seja entre as diferentes regiões do país, seja entre as diferentes instâncias de governo – o salário, os preços, as políticas distributivas, os investimentos, os incentivos fiscais etc. O desenvolvimento urbano deixou de ser um negócio paulista para passar a ser, crescentemente, objeto de regulamentação política federal. O poder sobre o desmembramento de novos municípios foi um dos primeiros que saiu da alçada do governo estadual.

E, com a industrialização e o avanço tecnológico, o processo de mudança ganhou velocidade e escala até então inéditas.

Na urbanização pelo complexo cafeeiro produziu-se através da imigração (e de alguma migração nacional) uma população rural numerosa, que demandou atividades urbanas e estimulou o crescimento da rede de cidades. Fluxos de imigrantes chegavam pelo porto de Santos, passavam pela Capital e dirigiam-se para o interior e para o Oeste, para o campo e para as cidades. A reorganização do sistema urbano pela industrialização pesada modernizou a agricultura e esvaziou o campo, trazendo de volta para o Leste e para a Capital – agora transformada em metrópole – grande parte da população rural que se urbanizou.

Ao mesmo tempo, foram se desenvolvendo grandes cidades no interior paulista, onde se fixou outra parte da população originariamente rural, agora urbanizada. Quando a desmedida explosão da metrópole encontrou limites, o interior paulista já tinha produzido cidades suficientemente equipadas para oferecer alternativas atraentes à implantação de indústrias que não quisessem se fixar na metrópole congestionada. Dispondo de uma rede urbana pronta a acolher a interiorização da indústria, o estado de São Paulo pôde reter dentro de seu território a maior parte da desconcentração industrial que se fez a partir dos anos 70, após o ápice de concentrar-se na metrópole paulista quase a metade da capacidade industrial brasileira.

Consideremos então:

(a) a metrópole de São Paulo tem uma dupla face: de metrópole paulista e de metrópole nacional; a centralidade da cidade de São Paulo em relação à rede urbana paulista é anterior à sua centralidade em relação à rede urbana nacional; transformar-se em metrópole nacional só foi possível graças à sua anterior centralidade em relação à atividade econômica do próprio estado de São Paulo;

(b) a metrópole não foi uma criação da indústria, mas do complexo cafeeiro e da transição entre a acumulação cafeeira e a acumulação industrial, no começo do século; a indústria se concentrou na cidade de São Paulo graças à base econômica, social e demográfica criada nela pelo complexo cafeeiro; a indústria pesada consolidou, deu desenvolvimento e alçou ao âmbito nacional a metrópole pré-existente no âmbito estadual (e mesmo regional);

(c) pode-se considerar, então, que foi o desenvolvimento da rede urbana paulista – e da atividade social e econômica contida nela – que capacitou a cidade-metrópole de São Paulo a acolher a industrialização pesada; e esta, por sua vez, tornou a metrópole nacional;

(d) considerando-se que a estruturação e desenvolvimento da rede urbana paulista foi originada pelo complexo cafeeiro, que ao mesmo tempo refundou a cidade de São Paulo em novas bases (capitalistas), temos já de início a relação do crescimento da cidade com a economia nacional;

(e) indo mais longe, se considerarmos que o açúcar (no século XVIII), o café (no século XIX) e o algodão (no início deste) foram os motores da ocupação e do desenvolvimento urbano do estado e que a mediação com o mercado exterior era feita através da cidade de São Paulo, temos já na origem do crescimento da Capital a relação com o mercado internacional – daí suas raízes cosmopolita e capitalista.

Configurou-se em São Paulo um fenômeno peculiar. A metrópole é paulista e nacional, a indústria é paulista e nacional; o padrão de crescimento urbano gestado na metrópole de São Paulo é desigual e excludente como também nas metrópoles do Nordeste ou na do Rio de Janeiro, mas o grau de desigualdade e exclusão é proporcional à escala da concentração metropolitana paulista e à contradição entre capital e trabalho que ela sempre sediou de modo concentrado.

A expectativa de emprego que todo o país se acostumou a atribuir à sua grande metrópole industrial, durante décadas de crescimento em que atraiu levadas e levadas de migrantes, fazia parecer que ela dispunha de uma capacidade inexaurível de crescimento. Se por um lado a metrópole sempre ofereceu (até a crise dos anos 80) fartas possibilidades de ascensão social relativa, por outro lado a contradição cada vez mais acirrada entre capital e trabalho, estimulada pelo capitalismo selvagem que se instaurou no Brasil a partir dos anos 60, encontrou na metrópole paulista seu maior campo de desenvolvimento e seu maior representante urbano no país.

Os efeitos políticos e sociais ruinosos do regime pós-64 foram agravados pela crise dos anos 80 e se fizeram sentir sobretudo na região onde se concentrou a vanguarda da modernidade capitalista. Assim, ao mesmo tempo que a metrópole liderou e lidera a industrialização nacional, foi a sociabilidade paulista que pagou o ônus mais caro da integração do mercado sob moldes tão perversos de industrialização e de desenvolvimento urbano. E a desconcentração da indústria em território paulista desconcentrou nele, também, o binômio "crescimento e pobreza".

A essência da sociedade norte-americana, e também das metrópoles, já foi definida como *melting pot*. O termo serve à perfeição para definir o estado de São Paulo: terra de ninguém em particular, mistura de culturas, caldeirão de oportunidades, seio receptivo para indivíduos originários de qualquer parte.

Diversamente do olhar sobranceiro abarcando os horizontes do país, que a Corte e o papel de Capital Federal deixaram como tradição à metrópole do Rio de Janeiro, a de São Paulo foi se fazendo em torno de sua própria atividade, fincada nas raízes do estado: fazendo-se um *melting pot* rude e pobre, espartano, competitivo pela própria origem.

Admita-se ou não, a riqueza de São Paulo é fruto do trabalho dos paulistas. Mas *paulistas são todos os que se incorporam ao território paulista*: os que chegaram há tempos, os recém-chegados e os que estão por vir. Creio não se dever apenas à indústria, mas a esta específica formação histórica, a conformação do *ethos* paulista fundado no trabalho.

Fazia parte deste *ethos* – principalmente na metrópole – uma remuneração socialmente valorizada, em termos de renda ou de *status*, ao esforço despendido no trabalho. A crueza do capitalismo instaurado vem

corroendo as bases desta remuneração. A despeito da desconcentração relativa – industrial e populacional – que vem se operando nas duas últimas décadas, é difícil minorar o acúmulo de débitos sociais nas condições de vida oferecidas pela metrópole. São o espelho maior das condições de vida urbana que o capitalismo brasileiro criou.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Dióres Santos. *Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente*. Presidente Prudente: FFCL, 1972.
- AFFONSO, Rui de Britto Álvares & SILVA, Pedro Luiz Barros Silva (orgs.). *Desigualdades Regionais e Desenvolvimento*. São Paulo: FUNDAP/UNESP, 1995. (Coleção Federalismo no Brasil).
- AZEVEDO, Aroldo de (coord.). *A cidade de São Paulo: estudos de geografia urbana*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1958. (Coleção Brasileira).
- BAENINGER, Rosana. O processo de urbanização no Brasil: características e tendências. In: BOGUS, L. M. Machado & WANDERLEY, L. E. (orgs.). *A luta pela cidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez, 1992.
- BEIGUELMAN, Paula. *A formação do povo no complexo cafeeiro: aspectos políticos*. 2ª ed. São Paulo: Pioneira, 1977.
- BILAC, Elisabete Dória. *Famílias de trabalhadores: estratégias de sobrevivência*. São Paulo: Símbolo, 1978.
- BOGUS, Lúcia Maria Machado & WANDERLEY, Luiz Eduardo (orgs.). *A luta pela cidade em São Paulo*. São Paulo: Cortez, 1992.
- BONDUKI, Nabil. *Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria*. São Paulo: Estação Liberdade, 1998
- BRUNO, Ernani Silva. Esboço da história do povoamento de São Paulo. In: *São Paulo: terra e povo*. Porto Alegre: Globo, 1967.
- BRUNO, Ernani Silva (org.) *São Paulo: terra e povo*. Porto Alegre: Globo, 1967.
- CAMARGO, Cândido Procópio F. de e outros. *São Paulo 1975: crescimento e pobreza*. 4ª ed. São Paulo: Ed. Loyola, s.d. [1976].
- CAMARGO, José Francisco de. *Crescimento da população no Estado de São Paulo e seus aspectos econômicos: ensaios sobre as relações entre a demografia e a economia*. São Paulo, USP.FFCL, 1952. (Boletim n. 153).
- CANABRAVA, Alice P. Uma economia de decadência: os níveis de riqueza na capitania de São Paulo, 1765/67. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, 26 (3), out/dez 1972.

- _____. A repartição da terra na capitania de São Paulo, 1818. *Estudos Econômicos*, São Paulo, 2 (6), dezembro 1972 (b).
- _____. Esboço da história econômica de São Paulo. In: BRUNO, E. S. (org.). *São Paulo: terra e povo*. Porto Alegre: Globo, 1967.
- _____. *O Desenvolvimento da cultura do algodão na Província de São Paulo (1861-1875)*. São Paulo: Edição do autor, 1951.
- CANO, Wilson. Questão regional e urbanização no desenvolvimento econômico brasileiro pós 1930. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6, Olinda, 1988. *Anais ...* São Paulo: ABEP, 1988, v. 2.
- _____. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970*. São Paulo: Global/UNICAMP, 1985.
- _____. Padrões diferenciados das principais regiões cafeeiras. *Estudos Econômicos*, São Paulo, IPE-USP, 15 (2), maio-agosto de 1985 (b).
- _____. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1977.
- _____. (coord.). *São Paulo no limiar do século XXI*. São Paulo: Fundação SEADE, 1992. 8 vol.
- _____. (coord.). *A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo: Fundação SEADE, 1989. 3 vol. (Coleção Economia Paulista, v.1).
- CARDOSO, Fernando Henrique. A dependência revisitada. *As idéias e seu lugar: ensaios sobre as teorias do desenvolvimento*. Petrópolis: Vozes/CEBRAP, 1980. (Cadernos CEBRAP n. 33).
- _____. Condições sociais da industrialização: o caso de São Paulo. *Revista Brasiliense*, São Paulo, (28), 1960.
- CARDOSO, Fernando Henrique & FALETTO, Enzo. *Dependência e desenvolvimento na América Latina: ensaio de interpretação sociológica*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- CARDOSO DE MELLO, João Manuel. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.
- CARDOSO DE MELLO, Zélia Maria. *Metamorfozes da riqueza: São Paulo, 1845-1895*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1990.
- CARDOSO DE MELLO, Zélia Maria & SAES, Flavio Azevedo Marques de. Características dos núcleos urbanos em São Paulo. *Estudos Econômicos*, São Paulo, USP.IPE, 15 (2), maio-agosto 1985.
- CASTELLS, Manuel. *The Informational City: information technology, economic restructuring and urban-regional process*. Oxford UK & Cambridge USA: Blackwell, 1989.

- _____. *La cuestión urbana* (trad. I. C. Oliván, rev. M. Castells). 4a ed. México: Siglo Veintiuno, 1977.
- _____. *Problemas de investigação em sociologia urbana* (trad. L. de Azevedo). Lisboa: Ed. Presença, 1975.
- CASTRO, Antonio Barros de. *Sete Ensaio sobre a Economia Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1975. 2v.
- CHAIA, Vera Lúcia Michalany. *Os conflitos de arrendatários em Santa Fé do Sul-SP, 1959-1969*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: PUCSP.FCS, 1980.
- COMPANHIA MELHORAMENTOS NORTE DO PARANÁ. *Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná*. Publicação comemorativa do cinquentenário da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, 1975.
- COUTINHO, Luciano G. & REICHSTUL, Henri-Philippe. O setor produtivo estatal e o ciclo. In: MARTINS, Carlos Estevam (org.). *Estado e Capitalismo no Brasil*. São Paulo: Hucitec/CEBRAP, 1977.
- DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo (1880-1945)*. 3ª ed. São Paulo: DIFEL, s.d.
- _____. *Rio Claro: um sistema brasileiro de grande lavoura, 1820-1920*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- DEBES, Célio. *A caminho do oeste: história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. 1ª parte (1832-1869). São Paulo: Edição comemorativa do centenário de fundação da Companhia Paulista, 1968.
- _____. Introdução. In: PINTO, A. A. *História da viação pública de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado, 1977.
- DEPARTAMENTO ESTADUAL DE ESTATÍSTICA. *Divisão judiciária e administrativa do estado de São Paulo*. São Paulo: 1939.
- _____. *Catálogo das indústrias do estado de São Paulo*. São Paulo: 1945.
- _____. *Quadro demonstrativo do desmembramento dos municípios*. Quinquênio 1954-1958. 6ª ed. São Paulo: DEE, 1954.
- DIAS, Carlos. Um mundo chamado São Paulo: História. In: <http://www.saopaulo.gov.br>, 13/6/98.
- DINIZ, Clélio Campolina. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração, nem contínua polarização. *Nova Economia*, Belo Horizonte, 3 (1), setembro 1993.
- DINIZ, Clélio Campolina & CROCCO, Marco Aurélio. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria brasileira. *Nova Economia*, Belo Horizonte, 6 (1), julho 1996.

- DURKHEIM, Émile. *De la división del trabajo social* (trad. D. Maldavsky). Buenos Aires: Schapire Editor, 1967.
- FAISSOL, Speridião. A estrutura urbana brasileira: uma visão ampliada no contexto do processo brasileiro de desenvolvimento econômico. *Problemas geográficos brasileiros: análises quantitativas*. Separata da *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 34 (1/4), 1972.
- FARIA, Vilmar. Cinquenta anos de urbanização no Brasil: tendências e perspectivas. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 29, março de 1991.
- _____. Desenvolvimento, urbanização e mudanças na estrutura do emprego: a experiência brasileira dos últimos trinta anos. In: SORJ, B. & ALMEIDA, M. H. T. *Sociedade e política no Brasil pós-64*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- _____. Divisão social do trabalho, especialização e crescimento urbano: o caso da macro-metrópole paulista. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 2, Águas de São Pedro, 1980. *Anais...* São Paulo: ABEP, 1981.
- _____. O sistema urbano brasileiro: um resumo das características e tendências recentes. *Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 18, out-dez 1976.
- _____. O processo de urbanização no Brasil: algumas notas para seu estudo e interpretação. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, Campos do Jordão, 1978. *Anais...* São Paulo: ABEP, s.d.
- _____. Pobreza urbana, sistema urbano e marginalidade. *Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 9, jul-set 1974.
- FERNANDES, Florestan. *Mudanças sociais no Brasil*. São Paulo: DIFEL, 1974.
- FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Sinopse preliminar do censo demográfico 1991: Brasil*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1991, v.6.
- _____. *Geografia do Brasil: Região Sudeste*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1977, v. 3.
- _____. *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1972.
- _____. *Divisão do Brasil em micro-regiões homogêneas, 1968*. Rio de Janeiro: FIBGE, 1970.
- FUNDAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO ADMINISTRATIVO - FUNDAP. *Sugestões de medidas fiscais e financeiras para uma política de descentralização industrial no estado de São Paulo*. Relatórios de pesquisa. São Paulo: FUNDAP, s.d. (mimeo). 4vol.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 14^a ed. São Paulo: Nacional, 1976.

- GERMANI, Gino. *Sociologia da modernização* (trad. E. L. Figueiredo). São Paulo: Mestre Jou, 1974.
- _____. *Política e sociedade numa época de transição* (trad. E. L. Figueiredo e J. J. de Oliveira Filho). São Paulo: Mestre Jou, 1973.
- GONÇALVES, Maria Flora. Desenvolvimento regional e urbanização nacional. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7, Recife, 1997. *Anais...* Recife, UFPE, 1997, v. 2.
- _____. (org.). *O Novo Brasil Urbano: impasses, dilemas, perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- _____. Novas configurações no desenvolvimento urbano paulista. *Espaço & Debates*, São Paulo, XIV (38), 1994.
- _____. Uma de muitas facetas da paradoxal urbanização brasileira. In: SCARLATO, F. C.; SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A. de & ARROYO, M. *O novo mapa do mundo. Globalização e espaço latino-americano*. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1993.
- _____. Modernidade, modernização e desenvolvimento urbano num contexto de industrialização tardia: determinações gerais do processo de urbanização. Relatório parcial A.2. Pesquisa: *Urbanização e metropolização no Estado de São Paulo: desafios da política urbana*. Campinas: UNICAMP.IE, jun/1992.
- _____. Processo de urbanização no Brasil: delimitação de um campo de pesquisa. *Espaço & Debates*, São Paulo, IX (28), 1989.
- _____. Mudanças na composição setorial do emprego. In: CANO, W. (coord.). *A Interiorização do Desenvolvimento Econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo: Fundação SEADE, 1989. (Coleção Economia Paulista, v.1, n. 3)
- GONÇALVES, Maria Flora & SEMEGHINI, Ulysses Cidade. A modernização do setor terciário paulista. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, 6(3), julho-setembro 1992.
- _____. Maturação do urbano paulista: generalização de um perfil cruel de urbanização capitalista. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6, Olinda, 1988. *Anais ...* São Paulo: ABEP, 1988, v. 2.
- _____. Campinas: segunda metrópole paulista? ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2, Friburgo, 1987. (mimeo).
- GONÇALVES OHTAKE, Maria Flora. *O processo de urbanização em São Paulo: dois momentos, duas faces*. Dissertação de Mestrado. São Paulo: PUCSP. FCS, 1982.

- GONÇALVES OHTAKE, Maria Flora & SALES, Teresa. *Caracterização sócio-econômica da região de Ribeirão Preto*. São Paulo: CEBRAP, 1983. (mimeo).
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano* (trad. G. G. de Souza). São Paulo: EDUSP, 1993.
- GRAHAM, Douglas H. e HOLANDA FILHO, Sérgio Buarque de. As migrações inter-regionais e urbanas e o crescimento econômico do Brasil. In: MOURA, Hélio A. de (coord). *Migração interna: Textos selecionados*. Fortaleza: BNB, 1980. t. 2.
- GRAZIANO DA SILVA, José. *Progresso técnico e relações de trabalho na agricultura*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- GUIDUGLI, Odeibler Santo. *A geografia da população urbana: aspectos teóricos e o caso Marília-SP*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 1979. 2v.
- HABERMAS, Juergen. O discurso filosófico da modernidade (trad. R. Ventura). *Folha de São Paulo*, caderno Letras, 16/set/1989.
- _____. Arquitetura moderna e pós-moderna (trad. C. E. J. Machado). *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 18, set: 1987.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural* (trad. A. U. Sobral e M. S. Gonçalves). São Paulo: Loyola, 1992.
- _____. The urban process under capitalism: a framework of analysis. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2 (1), 1978.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. 11ª ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Ed., 1977.
- _____. (dir.). *O Brasil monárquico: dispersão e unidade*. 4ª ed. Rio de Janeiro - São Paulo: DIFEL, 1978 (História geral da civilização brasileira, tomo II, vol. 2).
- _____. (dir.). *O Brasil monárquico: Reações e transações*. 3ª ed. Rio de Janeiro - São Paulo: DIFEL, 1976 (História geral da civilização brasileira, tomo II, vol. 3).
- _____. (dir.). *O Brasil monárquico: Declínio e queda do império*. 2ª ed. Rio de Janeiro - São Paulo: DIFEL, 1974 (História geral da civilização brasileira, tomo II, vol. 4).
- HOLLOWAY, Thomas H. Condições do mercado de trabalho e organização do trabalho nas plantações na economia cafeeira de São Paulo: 1885-1915. *Estudos Econômicos*, São Paulo, IPE-USP, 2 (6), dezembro 1972.
- IANNI, Octavio. Fatores humanos da industrialização no Brasil. *Revista Brasiliense*, São Paulo, (3), jul/ago 1960.

- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Guia do estado de São Paulo: a região da capital paulista*. São Paulo. Publicação do Diretório Regional do Conselho Nacional de Geografia no Estado de São Paulo, 1962.
- _____. *Enciclopédia dos municípios brasileiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.
- _____. *Aspectos geográficos da terra bandeirante*. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.
- KAGEYAMA, Angela (coord.) e outros. O novo padrão agrícola brasileiro: do complexo rural aos complexos agro-industriais. In: DELGADO, Guilherme Costa e outros. *Agricultura e Políticas Públicas*. Rio de Janeiro: IPEA, s.d. (Monografia 127).
- KELLER, Elza Coelho de Souza. As funções regionais e a zona de influência de Campinas. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 31 (2), 1969.
- _____. Redes urbanas. In: FIBGE, *Geografia do Brasil: Grande Região Sul*. Rio de Janeiro: IBGE, 1968. v. 4, t. 2.
- _____. Notícia geográfica de Rio Claro. In: Prefeitura Municipal de Rio Claro. *Rio Claro, 1964*. Rio Claro: 1964.
- _____. Notas sobre a evolução da população do estado de São Paulo de 1920 a 1950. In: IBGE. *Aspectos geográficos da terra bandeirante*. Rio de Janeiro: IBGE, 1954.
- KOWARICK, Lúcio. *A expolição urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LAFER, Betty Mindlin. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- LAFER, Celso. O planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961). In: LAFER, B. M. *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 1970.
- LANGENBUCH, Juergen Richard. *A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana*. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia, 1971.
- _____. Organização urbana do Estado de São Paulo analisada pela circulação de ônibus intermunicipais. *BOLETIM GEOGRÁFICO*, Rio de Janeiro, IBGE, n. 219, nov/dez 1970.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade* (trad. T. C. Netto). São Paulo: Ed. Documentos, 1969.
- LIMA, Heitor Ferreira. O parque industrial de São Paulo. In: BRUNO, E. S. (org.). *São Paulo: terra e povo*. Porto Alegre: Globo, 1967.
- LOJKINE, Jean. *O estado capitalista e a questão urbana* (trad. E. S. Abreu). São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- _____. Contribution pour une théorie de la urbanisation capitaliste. *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. LII, 1972.

- LOPES, Juarez Rubens Brandão. *Do latifúndio à empresa: unidade e diversidade do capitalismo no campo*. 2a. ed. São Paulo: Brasiliense/CEBRAP, 1978.
- _____. *Empresas e pequenos produtores no desenvolvimento do capitalismo agrário em São Paulo, 1940-1970*. *Estudos CEBRAP*, São Paulo, (22), s.d.
- _____. *Desenvolvimento e mudança social: formação da sociedade urbano-industrial no Brasil*. 2ª ed., 1ª reimpr. São Paulo: Editora Nacional, 1972.
- MAMIGONIAN, Armen. O processo de industrialização em São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 50, março 1976.
- MARCÍLIO, Maria Luiza. *A cidade de São Paulo: povoamento e população, 1750-1850*. São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1974.
- MARCONDES, J. V. Freitas & PIMENTEL, Osmar (orgs.). *São Paulo: espírito, povo, instituições*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1968.
- MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MARQUES, Moacyr. A estruturação da rede viária terrestre de São Paulo. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 55, nov. 1978.
- _____. A rede de transportes terrestres e os compartimentos do relevo paulista. *Geografia e Planejamento*, São Paulo, USP.IG, n. 20, 1975.
- MARTINE, George. A evolução espacial da população brasileira. In: AFFONSO, R. B. A. e SILVA, P. L. B. S. (orgs.). *Desigualdades Regionais e Desenvolvimento*. São Paulo: FUNDAP/UNESP, 1995. (Coleção Federalismo no Brasil).
- _____. Estado, economia e mobilidade geográfica: retrospectiva e perspectivas para o fim do século. *Revista Brasileira de Estudos de População*, 11 (1), jan/jun 1994.
- _____. *Processos recentes de concentração e desconcentração urbana no Brasil: determinantes e implicações*. Brasília: Instituto Sociedade, População e Natureza, maio de 1992. (Documento de Trabalho n. 11).
- MARTINE, George & CAMARGO, Lísio. Crescimento e distribuição da população brasileira: tendências recentes. *Revista Brasileira de Estudos de População*, 1, (1/2), jan/dez 1984.
- MARTINS, José de Souza. Frente pioneira: contribuição para uma caracterização sociológica. *Capitalismo e tradicionalismo*. São Paulo: Pioneira, 1975.
- _____. *Conde Matarazzo, o empresário e a empresa*. 2ª ed. São Paulo: HUCITEC, 1976.
- MARX, Karl. *El capital: crítica de la economía política* (trad. W. Roces). 2ª ed., 6ª reimpr. México: Fondo de Cultura Económica, 1974. v.1.

- _____. Introdução à crítica da economia política. *Para a crítica da economia política* (trad. J. A. Giannotti e E. Malagodi). In: Abril Cultural. *Os Pensadores XXXV*. São Paulo: Abril S. A. Cultural e Industrial, 1974 (b).
- MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã* (trad. C. Jardim e E. L. Nogueira). Lisboa: Presença, 1974. v.1.
- MATOS, Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias*. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.
- MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: BIPA, 1946.
- MIYAMOTO, Shigenoli. *Geopolítica e poder no Brasil*. Campinas: Papirus, 1995.
- MONBEIG, Pierre. *Pionniers et planteurs de São Paulo*. Paris: Armand Colin, 1952.
- _____. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo* (trad. A. França e R. de Andrade e Silva). São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
- _____. Algumas observações sobre Marília, cidade pioneira. *Revista do Arquivo Municipal*, São Paulo, n. 78, 1941.
- MONTORO, Eugênio Franco. *O município na Constituição Brasileira*. São Paulo: Jurid Vellenich/EDUC, 1975.
- MOREIRA, Morvan de Mello. Evolução e perspectivas da dinâmica demográfica brasileira: concentração populacional e migração. In: GONÇALVES, M. F. (org.). *O novo Brasil urbano: impasses, dilemas, perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- MORSE, Richard M. *Formação histórica de São Paulo: de comunidade a metrópole*. São Paulo: Difusão Européia do Livro, 1970.
- MULLER, Geraldo. *Estrutura e dinâmica do complexo agro-industrial brasileiro*. Tese de Doutorado. São Paulo: USP.IFLCH, 1980.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. Crise federativa e esgotamento do padrão de desenvolvimento no Brasil: a fragmentação sócio-espacial. *Espaço & Debates*, São Paulo, XV (39), 1996.
- _____. Separatismo, fragmentação e federalismo: elementos para a apreensão da crise espacial e do Estado no Brasil pós-1975. *Cadernos IPPUR / UFRJ*, Rio de Janeiro, VIII (2/3), set/dez 1994.
- NEGRI, Barjas. *Concentração e desconcentração industrial em São Paulo (1880-1990)*. Campinas: Ed. UNICAMP, 1996.
- _____. *A nova realidade regional brasileira: dinâmica recente da distribuição espacial da atividade industrial no Brasil. O novo espaço da indústria paulista*. Relatório de pesquisa B.1. Convênio SPG/FECAMP. Campinas: UNICAMP.IE, NESUR, 1992.

- _____. A interiorização da indústria paulista. In: CANO, W. (coord.) *A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo: Fundação SEADE, 1988. (Coleção Economia Paulista, vol. 1, n. 2).
- _____. *Um estudo de caso da indústria nacional de equipamentos: análise do Grupo Dedini*. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP.IFCH, 1977.
- NEGRI, Barjas & PACHECO, Carlos Américo. Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. *Espaço & Debates*, São Paulo, XIV (38), 1994.
- NEGRI, Barjas, GONÇALVES, Maria Flora & CANO, Wilson. O processo de interiorização do desenvolvimento e da urbanização no Estado de São Paulo (1920-1980). In: CANO, W. (coord.) *A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920-1980)*. São Paulo: Fundação SEADE, 1988. (Coleção Economia Paulista, vol. 1, n.1).
- OLIVEIRA, Francisco. O Estado e o urbano no Brasil. In: FUNDAP. *Ensaio exploratório sobre as relações entre os processos de urbanização, de desenvolvimento econômico e da configuração do Estado e processos políticos gerais*. Projeto de administração do desenvolvimento urbano, Relatório de andamento n. 2. São Paulo: FUNDAP, 1978.
- _____. *Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste, planejamento e conflito de classes*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- _____. Mudança na divisão inter-regional do trabalho no Brasil. In: *A economia da dependência imperfeita*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1977(b).
- _____. O terciário e a divisão social do trabalho. *Estudos CEBRAP*, São Paulo, n. 24, s.d.
- OLIVEIRA, Maria Coleta F. A. de. Mercantilização e urbanização em São Paulo. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 6, Olinda, 1988. *Anais ...* São Paulo: ABEP, 1988, v. 2.
- PACHECO, Carlos Américo. *A questão regional brasileira pós 1980: desconcentração econômica e fragmentação da economia nacional*. Tese de Doutorado. Campinas: UNICAMP.IE, 1996.
- _____. Evolução recente da urbanização e da questão regional no Brasil: implicações econômicas para a dinâmica demográfica. CONFERENCIA LATINOAMERICANA DE POBLACIÓN, 4, Ciudad de Mexico, abril de 1993. *Anais...* Ciudad de Mexico: 1993.
- _____. Dinâmica econômica regional nos anos 80: notas para uma discussão dos resultados do Censo de 1991. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 7, Brasília, 1992. *Anais ...* São Paulo: ABEP, 1992, v. 3.

- _____. *Café e cidades em São Paulo: um estudo de caso da urbanização na região de Araraquara e São Carlos (1880-1930)*. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP.IE, 1988.
- PATARRA, Neide (coord.). *Migração, condições de vida e dinâmica urbana: São Paulo 1980/1993*. Campinas: UNICAMP.IE, 1997.
- PAULA, Eurípedes Simões de. A segunda fundação de São Paulo. Da pequena à grande metrópole e hoje. *Revista de História*, São Paulo, n. 17, 1954.
- PENTEADO, Antonio Rocha. O efetivo humano e a marcha do povoamento em São Paulo. In: MARCONDES, J. V. F. & PIMENTEL, O. (orgs.). *São Paulo: espírito, povo, instituições*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1968.
- PENTEADO, Oscar de Arruda. Como nasceu e cresceu Rio Claro. In: PEREIRA, A. e outros. *Rio Claro Sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", 1978.
- PEREIRA, Aloysio e outros. *Rio Claro Sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", 1978.
- PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. Origens étnicas e sociais do empresário paulista. *Revista de Administração de Empresas*, São Paulo, 4 (11), 1964.
- PETRONE, M. Thereza S. *A lavoura canavieira em São Paulo*. São Paulo: DIFEL, 1968.
- PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública de São Paulo*. 2ª ed. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. (Coleção Paulística).
- PÓVOAS, Glycério. *Marília*. Marília: Serviço de Estatística da Prefeitura, 1947.
- PRADO JÚNIOR, Caio. *Evolução política do Brasil e outros estudos*. 10ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1977.
- _____. *Formação do Brasil contemporâneo*. 15ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1977.
- _____. *História econômica do Brasil*. 7ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1962.
- REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. *II PND: Projeto do II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979)*. Brasília: setembro de 1974.
- RICHARDSON, Harry W. *Economia regional: teoria da localização, estrutura urbana e crescimento regional* (trad. F. G. Cupertino, rev. técn. A. E. Comuno, C. F. C. Rolim e L. A. Q. Ablas). Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: FAPESP/Studio Nobel, 1997.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo: Hucitec/INL-MEC, 1981.

- SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado*. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1991.
- _____. *Espaço & método*. São Paulo: Nobel, 1985.
- _____. Crescimento nacional e nova rede urbana: o exemplo do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 29 (4), out-dez 1967.
- SANTOS, Milton & SOUZA, Maria Adélia de. *A construção do espaço*. São Paulo: Nobel, 1986.
- SANTOS, Wanderley Guilherme dos. Fronteiras do Estado Mínimo – indicações sobre o híbrido institucional brasileiro. *Razões da Desordem*. Rio de Janeiro: Rocco, 1993.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Agricultura, Indústria e Comércio. *Os Municípios do Estado de São Paulo*. São Paulo: 1933.
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Ação Regional. *Cidades médias e desenvolvimento industrial: uma proposta de descentralização metropolitana*. São Paulo: SEP, 1978.
- _____. *Trabalho volante na agricultura paulista*. São Paulo: SEP, 1978.
- _____. *Plano Regional de Campinas*. São Paulo: SEP, 1978.
- _____. *Estado de São Paulo: Diagnóstico*. São Paulo: SEP, 1973.
- _____. *11ª Região Administrativa: Diagnóstico*. (2ª impr). São Paulo: SEP, 1973.
- _____. *5ª Região Administrativa: Diagnóstico*. São Paulo: SEP, 1972.
- SÃO PAULO (SP). Prefeitura do Município de São Paulo. *O poder em São Paulo: história da administração pública da cidade, 1554-1992*. São Paulo: Cortez, 1992.
- SASSEN, Saskia. *Cities in a World Economy*. Thousand Oaks: Pine Forge Press, 1994.
- SCARANO, Júlia M. L. Considerações preliminares sobre uma cidade de imigração teuto-italiana e os efeitos do segundo conflito mundial. SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES DE HISTÓRIA, 4. *Anais...* São Paulo: USP, 1969.
- SCARLATO, Francisco C.; SANTOS, Milton; SOUZA, M. Adelia A. de & ARROYO, Monica. *O novo mapa do mundo. Globalização e espaço latino-americano*. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1993.
- SCHWARTZMAN, Simon. *São Paulo e o Estado Nacional*. São Paulo: DIFEL, 1975
- SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Editora da UNICAMP, 1991.

- SEVCENKO, Nicolau. Fragmentação, simultaneidade, sincronização: o tempo, o espaço, e a megalópole moderna. In: DE DECCA, E.; BRESCIANI, M. S.; REIS FILHO, N. G. e SEVCENKO, N. Depoimentos: cidade e história. *Espaço & Debates*, São Paulo, (XI) 34, 1991.
- SILVA, Liana Maria Lafayette Aureliano da. *No limiar da industrialização: Estado e acumulação de capital, 1919-1937*. Tese de Doutorado. Campinas: UNICAMP/IFCH, 1976.
- SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 2ª reimpr. São Paulo, Alfa-Omega; 1978.
- SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense/CEBRAP, 1975
- _____. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Nacional/EDUSP, 1968.
- SOCIEDADE DE ESTUDOS ECONÔMICOS, SOCIAIS E URBANÍSTICOS. *Aspectos da urbanização em São Paulo*. Relatórios de pesquisa. São Paulo: 1979/1980 (mimeo).
- SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo 1920-1939*. São Paulo: Studio Nobel/EDUSP, 1997.
- SORJ, Bernardo & ALMEIDA, Maria Hermínia Tavares de. *Sociedade e política no Brasil pós-64*. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- STEIN, Stanley J. *Origens e evolução da indústria têxtil no Brasil: 1850/1950* (trad. J. L. Benchimol, rev. tecn. H. Gasparian). Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- SUZIGAN, Wilson. A industrialização de São Paulo: 1930-1945. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, 25 (2), abr/jun 1971.
- TAVARES, Maria da Conceição. Auge e declínio do processo de substituição de importações no Brasil. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.
- TROPPEMAIR, Helmut. Aspectos geográficos. In: PEREIRA, A. e outros. *Rio Claro Sesquicentenária*. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", 1978.
- VALLADARES, Licia & PRETECEILLE, Edmond (coord.). *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. Rio de Janeiro: Nobel/IUPERJ, 1990.
- VALLIM, Pedro E. *Álbun dos municípios do Estado de São Paulo*. São Paulo: 1940.
- VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

- VIEIRA, Francisca Isabel Schurig. *O japonês na frente de expansão paulista: o processo de absorção do japonês em Marília*. São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1973.
- WEBER, Max. *Economia y sociedad* (trad. J. M. Echavarría, J. R. Parella, E. G. Máñez, E. Ímaz e J. F. Mora). 2ª ed. México: Fondo de Cultura Económica, 1974. 2 vol.
- WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida (trad. M. C. Treuherz). In: VELHO, O. G. (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.
- ZIMMERMANN, Gustavo. Demografia e economia do setor público: porque os prefeitos chamam. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 7, Brasília, 1992. *Anais ...* São Paulo: ABEP, 1992, v. 3.